VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 32)
z dnia 10 maja 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 32)

10 maja 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu rezolucji wzywającej Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do podjęcia zdecydowanych działań w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania firm będących podwykonawcami przedsiębiorstw zajmujących się realizacją zamówień publicznych, w szczególności w zakresie budowy dróg i autostrad (druk nr 352).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Lech Witecki** generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Strojny** starszy specjalista w Ministerstwie Finansów, **Konstanty Sochacki** przedstawiciel Stowarzyszenia Firm Poszkodowanych przy Budowie Autostrady, odcinka C, prezes zarządu TEKKA Sp. z o.o., **Dariusz Smukowski** właściciel firmy TERPOL z Płocka, **Marek Szymczak** prezes i właściciel firmy MAR-TOM Sp. z o.o., **Piotr Ochnio** przedstawiciel firmy UKPOL-SPED, **Paweł Winnicki** oraz **Sławomir Szwed** przedstawiciele Stowarzyszenia Firm Poszkodowanych przy Budowie Autostrady, odcinka C, **Adrian Furgalski** przedstawiciel Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeśli państwo pozwolą, rozpoczniemy posiedzenie Komisji. Porządek dzienny otrzymali państwo w zawiadomieniu. Proszę bardzo; czy są uwagi do porządku posiedzenia? Nie ma uwag; dziękuję bardzo.

Witam przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na czele z panem dyrektorem Lechem Witeckim i również przedsiębiorców, którzy chcą się wypowiedzieć w sprawie treści rezolucji. Witam również panie i panów posłów oraz wszystkich naszych gości.

Ze względu na to, że o godzinie 11.15 są głosowania w Sejmie, mam taką propozycję do wszystkich pań i panów posłów, oczywiście dotyczącą uzgodnienia rezolucji. Prosiłbym, żeby poseł reprezentujący wnioskodawców przedstawił projekt, potem oddałbym głos przedsiębiorcom. Z informacji, które tutaj posiadam, trzech z panów chciałoby się wypowiedzieć. I później oczywiście prosiłbym o ustosunkowanie się i do treści rezolucji i oczywiście do wypowiedzi pana dyrektora Witeckiego. Mam nadzieję, że po wypowiedzi w Sejmie, dotrze również do nas pan minister Tadeusz Jarmuziewicz, który w tej chwili przemawia z mównicy, bo dzisiaj są pytania w sprawach bieżących. Proszę bardzo; pan poseł Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Z uwagi na szczupłość czasu, o którym pan przewodniczący był łaskaw wspomnieć, ja nie będę w tym momencie domagał się przerwy w oczekiwaniu

na przedstawiciela rządu. Jakkolwiek uważam, że wobec tak ważnej sprawy, która dzisiaj będzie rozważana, i nie tylko zapewne dzisiaj, przedstawiciel rządu powinien być obecny na tym posiedzeniu. Mniemam, że zapozna się co najmniej ze stenogramem czy z nagraniem tego spotkania. Bo sprawy tutaj poruszane, mam nadzieję, będą miały istotną wagę, jeżeli chodzi o obieg gospodarczy, zwłaszcza w tej części dotyczącej realizacji inwestycji infrastrukturalnych, inwestycji drogowych.

Szanowni państwo. Jeszcze jedno, panie przewodniczący. Jeżeli to jest możliwe, proszę o podzielenie czasu i także udzielenie głosu panu przewodniczącemu Krzysztofowi Tchórzewskiemu, jako posłowi występującemu w imieniu wnioskodawców; podzielimy się czasem.

Otóż, szanowni państwo. Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość przygotował projekt rezolucji wzywającej Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do podjęcia zdecydowanych działań w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania firm będących podwykonawcami przedsiębiorstw zajmujących się realizacją zamówień publicznych, w szczególności w zakresie budowy dróg i autostrad. Otóż pragnę poinformować, że sprawą zajmujemy się od dawna, natomiast na skutek spotkania, albo inaczej, podniesionego protestu przez podwykonawców, który odbył się w marcu tego roku, posłowie mojego Klubu, posłowie Prawa i Sprawiedliwości, podjęli zdecydowane działania, których celem jest wsparcie przedsiębiorców w tej trudnej sytuacji. Do tych działań dołączyli się posłowie wszystkich klubów, mam nadzieję. I od tego momentu traktujmy rzecz właśnie w ten sposób.

Przypomnę tylko: 14 marca tego roku spotkaliśmy się w Sejmie z podwykonawcami firmy Dolnośląskie Surowca Skalne (DSS) i tam poznaliśmy skalę tego zjawiska. Skalę zjawiska polegającego na drenowaniu polskich przedsiębiorców, którzy w rzeczywistości realizują inwestycje drogowe. Drenowaniu ze środków finansowych w sposób wręcz niekontrolowany przez zamawiającego.

I oto na skutek tego spotkania podnieśliśmy te wątpliwości w czasie debaty sejmowej, której przedmiotem był stan realizacji inwestycji drogowych. Skutkiem tego spotkaliśmy się u pana ministra Sławomira Nowaka w dniu 19 marca. W spotkaniu udział wzięli przedsiębiorcy, zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a szczególnie pan minister Nowak. Wydawało nam się wówczas, byliśmy wręcz przekonani, że sprawy nabrały tempa i problem zostanie rozwiązany, bo zresztą takie deklaracje padały. W kolejnych działaniach, między innymi obecny tu pan poseł Jerzy Szmit, brał udział w spotkaniu podwykonawców z generalnym wykonawcą. Wówczas również wydawało się, że sprawy idą w dobrym kierunku.

I niestety, mamy dzisiaj taką oto sytuację; nie tylko podwykonawcy fatalnego, feralnego odcinka C autostrady A-2 między Łodzią a Warszawą, ale podwykonawcy biorący udział w realizacji innych odcinków drogowych, autostrad i dróg ekspresowych, są w podobnej sytuacji; są na krawędzi bankructwa. Zamawiający zalegają z płatnościami. W trakcie budowy zostały wykorzystane materiały, był użyty sprzęt na koszt wykonawców. Oni tych pieniędzy, tych należności, nie widzą. Grozi nam bankructwo setek, jak nie tysięcy firm budowlanych. Grozi nam bezrobocie tysięcy zatrudnionych przez nich przedsiębiorców. Dlatego uważamy, że niezbędne są działania rządu nie tylko deklarowane w formie werbalnej, ale działania rządu, które będą w stanie zabezpieczyć interes polskich przedsiębiorców realizujących przedsięwzięcia drogowe.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Tchórzewskiego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Chciałbym uzupełnić nasz wniosek dotyczący rezolucji także jakby innym wątkiem. Otóż wydaje się, że to posiedzenie Komisji i praca nad tą rezolucją, powinny iść w takim kierunku, żeby wypracować formułę, która zakończy kompromitację państwa polskiego. To co się dzieje na tej budowie jest kompromitacją i podważeniem zaufania zarówno obywateli jak i przedsiębiorców, do państwa polskiego. Bo przecież dla przedsiębiorcy

i dla obywatela istotny jest wybór przez państwowego zleceniodawcę firmy, wskazanie na nią, jako na firmę najbardziej godną zaufania.

To państwo posiada najlepsze służby do zbadania przedsiębiorstwa pod każdym względem. I wiadomo, że w tym zakresie ustawa – Prawo zamówień publicznych także daje szerokie możliwości. Z jednej strony mówi o cenie, ale z drugiej strony mówi także o właściwej realizacji zamówienia, o warunkach, które w specyfikacji przetargowej muszą być postawione.

Teraz – jeśli chcemy odnieść się do tego, co się działo, to po pierwsze, nie ma nic powszechnie powiedziane ani dla przedsiębiorstwa, ani dla obywatela co dalej z COVEC-em, jak to się stało, że tak nieodpowiedzialnie ta firma została wybrana. Jak to się stało, że służby państwowe nie nadzorowały tego, co się dzieje z pieniędzmi. I następnie podniesienie o 220 mln złotych wartości kontraktu dla firmy DSS. I tu już nie ma co mówić o przetargu, bo ta firma została wybrana w trybie bezprzetargowym, a więc w trybie całkowicie, można powiedzieć, przyjętym do tego wyboru w sposób jakby specjalny.

I tutaj bardzo krótko, bo okres od odejścia z budowy COVEC-u, do wyboru firmy DSS jest bardzo krótki. Okazało się, że ta firma ma 800 mln długów, że w międzyczasie się zapożyczała w innych firmach, która kupiła Kieleckie Kopalnie Surowców Mineralnych z zadłużeniem, które wynosiło około 150 mln złotych. A więc tutaj jakby na starcie widać było gołym okiem, że sytuacja źle wygląda. Przedsiębiorca zawierający kontrakt z drugim przedsiębiorcą, jeśli nie miał z nim wcześniej do czynienia, stara się go zbadać. Całkiem nieźle w Polsce funkcjonują wywiady gospodarcze, bo przedsiębiorcy z nich korzystają po to, żeby ubezpieczać swoje działania.

Tymczasem okazuje się, że przedsiębiorca państwowy, który do swojej dyspozycji posiada Urząd Kontroli Skarbowej, potężne i rozwinięte służby specjalne, od Agencji Wywiadu i Kontrwywiadu, poprzez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, nie zbadał DSS. Agencja ta szczególnie w tej dziedzinie posiada sporą odpowiedzialność i może na zlecenie organizować ochronę działalności państwa w dziedzinie gospodarczej. Państwo powinno się bardzo często o taką ochronę działalności zwracać do Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

I tutaj okazuje się, że wszystko poszło w powietrze, olbrzymie pieniądze stracone. Bo możemy mówić o stratach państwa na poziomie co najmniej kilkuset milionów złotych. Co najmniej. A więc jest to poważna sprawa, która nie jest traktowana zbyt poważnie. Bo przedsiębiorcy stracili pieniądze, a firma DSS wyprowadziła pieniądze nie wiadomo gdzie i jest zadłużona na prawie miliard złotych. I teraz w tym wszystkim ileś firm prywatnych, ileś przedsiębiorców nie płaci podatków, nie płaci świadczeń do Skarbu Państwa. Więc nie tylko oni, ale i Skarb Państwa ponosi potężne straty. Wszystko razem składa się na konieczność podjęcia działań, które w przyszłości zapobiegną takim sytuacjom i do końca spowodują wyjaśnienie sytuacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jak powiedziałem na początku, mam zgłoszenia trzech przedstawicieli przedsiębiorców – pana Konstantego Sochackiego, pana Marka Szymczaka i pana Sławomira Szweda. Czy tak dobrze, nie pomyliłem nazwisk? Dobrze. To prosiłbym oczywiście też o takie zwięzłe i precyzyjne wypowiedzi. Myślę, że to wszystkim ułatwi pracę nad tekstem rezolucji. Proszę bardzo; pan Konstanty Sochacki. Proszę włączyć mikrofon.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę nie wyłączać mikrofonu, tylko go włączyć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

I proszę bardzo.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Firm Poszkodowanych przy Budowie Autostrady, odcinka C, prezes zarządu firmy TEKKA Sp. z o.o. Konstanty Sochacki:

Dzień dobry państwu. Reprezentuję komitet protestacyjny przedsiębiorców poszkodowanych przy budowie autostrad. Nazywam się Konstanty Sochacki i jestem

prezesem zarządu firmy TEKKA z Łodzi. Jest to firma transportowa, która poniosła szkody zarówno na autostradzie A-2, jak i na autostradzie A-1.

Na początek chciałbym serdecznie podziękować Komisji za zaproszenie i za umożliwienie nam wystąpienia. Moje wystąpienie będzie może dłuższe, a moich kolegów krótsze. Mówimy tutaj, tak jak przed chwilą powiedział pan poseł Tchórzewski, o stratach idących w setki milionów złotych, stratach Skarbu Państwa. Natomiast my chcemy powiedzieć, że również mówimy o stratach, które poniosły przedsiębiorstwa; to są również dziesiątki milionów złotych.

Chcę państwu tak na marginesie powiedzieć, bo tego nie ma w moim wystąpieniu, które państwo otrzymacie, że firma Dolnośląskie Surowce Skalne SA zgłosiła do sądu w ramach upadłości swoje długi na poziomie 830 mln zł. To jest mistrzostwo świata; w ciągu roku wyprowadzić z firmy ponad osiemset milionów złotych. Później powiem jakimi metodami było to robione.

Chciałbym również powiedzieć, że my zorganizowaliśmy w dniu 19 kwietnia tego roku protest w miejscowości Wiskitki koło Żyrardowa w postaci blokady drogi krajowej nr 50. Większość informacji na ten temat została państwu przekazana w niebieskich teczkach; tam są nasze wystąpienia, podane są adresy internetowe i informacje w załącznikach. Wszystko o czym tutaj dzisiaj mówię jest w internecie i znajduje oparcie w dokumentach. Więc gdyby były pytania, to jestem w stanie na nie szczegółowo odpowiedzieć.

Chciałbym również zauważyć, że nasz protest nie ma żadnego charakteru politycznego i jest spowodowany wyłącznie faktem, że nie otrzymaliśmy należnego nam wynagrodzenia za wykonane prace na rzecz głównego wykonawcy odcinka C autostrady A-2. Występujemy jednocześnie w imieniu wszystkich pokrzywdzonych na innych autostradach i apelujemy, żeby zgłaszali się do nas. Bo tylko zbiorowy protest jest w stanie cokolwiek poradzić.

Nasze wielokrotne interwencje w sprawie zapłaty za prace przy budowie autostrady A-2 nie odniosły żadnego skutku. Interweniowaliśmy wielokrotnie w firmie DSS, w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, u Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, wspomagała nas grupa posłów. Wysłaliśmy pisma interwencyjne do Prezesa Rady Ministrów. Przedwczoraj rozmawiałem z przewodniczącym Komisji Krajowej „Solidarność" panem Piotrem Dudą, który także przedwczoraj o godzinie 13 wręczył panu premierowi Donaldowi Tuskowi nasze memorandum z prośbą o zajęcie się sprawą. Premier Tusk standardowo odpowiedział, że rozejrzy się w sprawie.

Ale chcę powiedzieć również, że tak jak jest przy DSS-ie, tak samo było przy poprzednim wykonawcy tego odcinka autostrady, chińskiej firmie COVEC. Interweniowaliśmy wielokrotnie u różnych decydentów. Wszyscy nas odpychali, nikt z nami nie chciał rozmawiać. W lipcu 2011 roku byliśmy na spotkaniu tu obecnego na sali pana dyrektora Witeckiego. W obecności trzech posłów – Żmijana z PO, Janowskiej i Szczepańskiego z SLD pan dyrektor zobowiązał się, że rozpatrzy sprawę i ureguluje nasze należności. Niestety, dyrektor Witecki nas oszukał, mimo iż otrzymaliśmy pismo, że mamy złożyć informacje jako podwykonawcy i dostawcy. Więc wiedział, jaka jest sytuacja. Dzisiaj już nie damy się oszukać.

Chcę powiedzieć, jakie są przyczyny obecnej sytuacji. Otóż po pierwsze, są to niewłaściwie stosowane procedury zamówień publicznych oraz obowiązujące zasady rozliczeń pomiędzy inwestorem, w tym przypadku jest to Skarb Państwa reprezentowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, a głównym wykonawcą. Z reguły jest to jakiś międzynarodowy koncern budowlany oraz dziesiątki firm podwykonawczych różnych branż. W załączonych materiałach przedstawiamy państwu mechanizmy oszukańczego działania wielkich koncernów budowlanych, które nie mają żadnego realnego sprzętu budowlanego ani transportowego, korzystają w całości z firm podwykonawczych i są jedynie organizatorem procesu budowy.

Chińczycy, którzy przyjechali do Polski, nie mieli żadnego własnego sprzętu, korzystali tylko ze sprzętu polskich firm podwykonawczych. To samo z DSS-em. Firma Dolnośląskie Surowce Skalne nie miała nic, miała tylko koparki, które wyprowadziła z kopalni w Piławie i z kopalni w Kielcach.

Sprawa COVEC-u będzie się prawdopodobnie ciągnęła latami w różnych międzynarodowych trybunałach i pewnie zakończy się jak nieszczęsna prywatyzacja PZU, gdzie po latach zawarto z Eureko porozumienie bardzo kosztowne dla strony polskiej. Przypomnijmy; w styczniu 2005 roku Sejm powołał komisję śledczą do zbadania nieprawidłowości przy tej prywatyzacji. I co? Czy komuś się coś stało? Kto o tym dzisiaj pamięta?

Wielokrotnie słyszeliśmy z ust prominentnych przedstawicieli władz, że nic się nie da zrobić, że prawo zamówień publicznych jest złe, że trzeba wybrać ofertę z najniższą ceną. Proszę państwa, to nieprawda. Zarówno opinia publiczna, ale również wy państwo posłowie, jesteście cynicznie okłamywani przez decydentów od dużych przetargów. Każda prawidłowo pracująca firma wie, że najkorzystniejsza oferta to nie oferta najtańsza, bo trzeba jeszcze uwzględnić inne kryteria. Na przykład przy budowie autostrad należy uwzględnić możliwości techniczne i finansowe oferenta, jego doświadczenie zawodowe w wykonywaniu podobnych inwestycji, posiadaną kadrę osobową i szereg innych drobnych parametrów.

Niestety, z przykrością należy stwierdzić, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przy wyborze ofert na budowę autostrad kierowała się wyłącznie kryterium najniższej ceny, zapominając o mądrości przysłowia ludowego, że „tanie mięso psi jedzą". I tak odszedł w niesławie COVEC, później odszedł jego następca na odcinku C, czyli DSS. Teraz upadł POLDIM na autostradzie A-1. Wielokrotnie mówiono, że była konieczność wybrania najtańszej oferty, bo inaczej decydent będzie musiał tłumaczyć się z wyboru droższej oferty. A pytanie podstawowe brzmi – czy decydent nie powinien tłumaczyć się z wybrania gorszej oferty?

W ustawie z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych w art. 2 pkt 5 stwierdzono – cytuję dosłownie: „Ilekroć w ustawie jest mowa o najkorzystniejszej ofercie – należy przez to rozumieć ofertę, która przedstawia najkorzystniejszy bilans ceny i innych kryteriów odnoszących się do przedmiotu zamówienia publicznego, albo ofertę z najniższą ceną". Powtarzam – bilans ceny i innych kryteriów. Do budowy odcinka C po COVEC-u wybrano firmę DSS, firmę, która nigdy nic nie zbudowała, nawet kawałka chodnika. Czy państwo zdecydowalibyście się powierzyć budowę własnego domu firmie, która nie zbudowała nawet psiej budy? Czy podjęlibyście tak nieodpowiedzialną decyzję?

A jednak taką nieodpowiedzialną decyzję podjęto. Formalnie kontrakt budowy odcinka C autostrady A-2 w imieniu Skarbu Państwa jako inwestora, podpisała pani Elżbieta Brenda, dyrektor oddziału warszawskiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, działająca z upoważnienia Generalnego Dyrektora. Ale czy była to jej samodzielna decyzja? Oczywiści nie, bo procedury wymagają akceptacji Generalnego Dyrektora. W tej sytuacji nieodparcie musi paść następne pytanie: czy Generalny Dyrektor samodzielnie podjął taką decyzję, czy otrzymał takie polecenie z tak zwanej umownie góry?

Otrzymujecie państwo w tej chwili taką czerwoną teczkę, gdzie jest skrót mojego wystąpienia i załączniki, o których tutaj mówię. W dniu 7 czerwca 2011 roku, czyli prawie rok temu, premier Donald Tusk zlecił analizę przypadku COVEC-u szefowi Rady Gospodarczej Janowi Krzysztofowi Bieleckiemu, byłemu premierowi i dyrektorowi w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju. Premier Tusk zlecił przygotowanie analizy dotyczącej szybkiego nadrobienia zaległości przy budowie autostrady A-2. Cytuję: „Zrobimy wszystko, by znaleźć pozytywne rozwiązanie" – powiedział szef rządu Donald Tusk. (załącznik nr 2 w czerwonej teczce).

W ostatnich dniach głośno było o artykule z „Gazety Prawnej", gdzie podano, że były premier i były pracownik Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju Kazimierz Marcinkiewicz pracował na rzecz firmy Dolnośląskie Surowce Skalne, za co pobrał oficjalnie wynagrodzenie w kwocie 64 tys. złotych za doradztwo strategiczne i sprecyzował, że oznacza to współpracę z Ministerstwem Spraw Zagranicznych, Ministerstwem Skarbu Państwa i Ministerstwem Infrastruktury. Pytanie do tego – czy tam kryją się decydenci kontraktu z firmą Dolnośląskie Surowce Skalne? Jak dotąd brakuje rzetelnej odpowiedzi na to pytanie.

Pamiętajmy, mówimy o zamówieniu publicznym, gdzie państwo polskie wydaje ponad 736 mln złotych brutto. Jest to kwota o ponad 221 mln złotych wyższa, niż miał COVEC w swojej umowie. A pamiętajmy, że część robót COVEC wykonał, tak więc zyski DSS miały być znacząco wyższe.

Umowy budowlane o dużej wartości realizowane w Polsce muszą uwzględniać tak zwane wzorcowe Warunki Kontraktowe FIDIC, które są wykorzystywane przy zawieraniu wszelkiego rodzaju kontraktów budowlanych oraz umów o specjalistyczne usługi inżynierów – zarówno w kontraktach międzynarodowych, jak i krajowych. Normy FIDIC precyzują prawa i obowiązki stron kontraktów budowlanych, przewidują również zasady kar umownych i stosowania różnych klauzul zabezpieczających, w tym również klauzuli waloryzacji cen.

Ale w umowach zlecanych przez Generalną Dyrekcję nagminnie usuwa się wszelkie kary umowne mogące obciążyć Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Z umów wycina się klauzule zabezpieczające waloryzację cen, gdyż to Generalna Dyrekcja dyktuje warunki, a firmy budowlane nie są w stanie skutecznie się przeciwstawić. Co w efekcie powoduje ich olbrzymie straty materialne i często upadłości przedsiębiorstw, spadek wartości firm giełdowych i straty ich akcjonariuszy, brak płatności dla wykonawców. I w efekcie lawinowo rosnące upadłości małych firm i narastające bezrobocie, i to już dziesiątki tysięcy ludzi.

Przypomnijmy, jak wielka była radość byłego ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka, generalnego dyrektora Lecha Witeckiego mówiących, ile to pieniędzy zaoszczędzono na kontraktach autostradowych. A przecież niesłychany popyt na inwestycje drogowe realizowane w ostatnich latach, przy olbrzymiej pomocy finansowej Unii Europejskiej, powinien wręcz spowodować znaczący rozwój polskich firm budowlanych. I co się stało?

Niestety, metody działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad spowodowały krach na rynku budowlanym i znacząco przyczyniają się do wzrostu bezrobocia. Doskonały artykuł na ten temat ukazał się w „Gazecie Wyborczej” z dnia 21 kwietnia tego roku pod tytułem „Dlaczego budowa dróg wykańcza polskie firmy budowlane”. (załącznik nr 4, czerwona teczka).

Protesty w sprawie braku płatności dla podwykonawców są nagminne w całej Polsce. Przypomnę tylko kilka ostatnich:

– wrzesień 2011, autostrada A-1: nie płaci irlandzka firma McManus Brothers, podwykonawca lidera konsorcjum SRB;

– styczeń 2012 – stanęła budowa ekspresowej drogi S5, nie płaci hiszpański Dradagos;

– kwiecień 2012, autostrada A-2, odcinek C: upadłość firmy Dolnośląskie Surowce Skalne;

– kwiecień 2012, autostrada A-4: 300 robotników zeszło z placu budowy koło Dębicy–Hydrobudowa;

– koniec kwietnia 2012, autostrada A-1: upadłość firmy POLDIM wykonującej prace w okolicy Kutna i za chwilę będą następne problemy z brakiem zapłaty dla podwykonawców.

Czy komuś jest potrzebne mnożenie konfliktów społecznych? Czy nie lepiej ten problem uporządkować? Koszty zmiany wykonawcy są olbrzymie. Przypomnijmy – zmiana firmy COVEC na odcinkach A i C autostrady A-2, to dodatkowo wydanych z budżetu państwa około 500 milionów złotych plus olbrzymia strata czasu, praktycznie nie do odrobienia.

Uważamy, że nie jest celowe wzniecanie nowych konfliktów społecznych w Polsce. Ale wypowiedzi prominentnych urzędników Generalnej Dyrekcji oraz kierownictwa Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej niestety, wręcz powodują powstawanie nowych sytuacji zapalnych. Oto przykłady:

1. „DSS dobrze sobie radzi. Monitorujemy ich płynność finansową i na razie nie ma obaw o to, że firma upadnie. Informacje o upadłości to gra biznesowa” – powiedział w dniu 24 lutego tego roku minister transportu Sławomir Nowak w radio RMF FM. Czy minister Nowak został wprowadzony w błąd przez podległych sobie urzędników? Trudno

bowiem wyobrazić sobie fakt, by minister celowo dezinformował opinię publiczną, w tym również podwykonawców, którzy uwierzyli w te stwierdzenia i dalej pracowali dla DSS, a teraz mogą skutecznie dochodzić swoich roszczeń finansowych od ministerstwa.

2. Wiceminister transportu Tadeusz Jarmuziewicz w dniu 26 kwietnia tego roku w wypowiedzi w Sejmie na pytania posłów w sprawie problemów związanych z nie wypłacaniem należności firmom pracującym przy budowie dróg i autostrad, stwierdził: „Solidarna odpowiedzialność zamawiającego obejmuje podwykonawców wykonujących roboty budowlane, a zatem nie obejmuje dostawców materiałów i usługodawców" (załącznik nr 6, czerwona teczka).

Otóż musimy stwierdzić, że wypowiedź wiceministra Jarmuziewicza jest wyjątkowo bezczelna. Minister stosuje tutaj kryteria wręcz rasistowskie z podziałem na białych i murzynów. Biały to jest podwykonawca robót budowlanych, któremu można zapłacić, a murzyn to dostawca materiałów i usługodawca, na przykład przewoźnik, któremu można nie płacić w ramach odpowiedzialności solidarnej. Takie podejście do problemu jest wręcz chore i wymaga leczenia, bo na rozum za późno.

Dla każdego myślącego człowieka jest jasne, że autostrada jest budowana nakładem pracy wielu przedsiębiorców zatrudniających tysiące ludzi. Czym jest lepszy wykonawca rowu odwodniającego czy betonowego wiaduktu, od dostawcy piasku, projektanta czy przewoźnika dostarczającego piasek czy asfalt? To ich wspólną pracą powstaje autostrada, im wszystkim należy zapłacić za wykonaną pracę.

3. Rzecznik Generalnej Dyrekcji Urszula Nelken w wypowiedzi dla TVN24 (załącznik nr 7, czerwona teczka) stwierdziła: „Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie jest stroną w konflikcie z DSS". Rzeczniczka podkreśla, że Generalna Dyrekcja została dobrowolnie mediatorem społecznym i wykonała już wiele w zakresie rozwiązania sporu między protestującymi a syndykiem.

Proszę państwa, rzeczniczka w ogóle nie ma pojęcia co to jest prawo upadłościowe i jakie reguły obowiązują syndyka. Tam nie ma żadnych mediacji. Syndyk ma się posługiwać regułami prawa upadłościowego i poleceniami sędziego-komisarza. Koniec, kropka. Nie ma żadnych mediacji, to jest bzdura. To jest mydlenie oczu opinii społecznej. Rzeczniczka GDDKiA mówi, że pieniądze inwestor może wypłacić jedynie zarejestrowanym firmom podwykonawczym. Ale rzeczniczka nic nie mówi, że rejestrowano wyłącznie firmy budowlane.

Otóż sednem sporu i przyczyną coraz większej liczby konfliktów społecznych jest błędna interpretacja przepisów artykułu 647´ Kodeksu cywilnego. Powtarzam – błędna interpretacja (załącznik nr 8). Artykuł ten według stanowiska Generalnej Dyrekcji i, jak widać wyżej, popierającego to stanowisko wiceministra Jarmuziewicza, różnicuje podwykonawców na:

a) wykonujących roboty budowlane czyli białych i

b) będących dostawcami materiałów takich jak na przykład kruszywa, piasku czy żwiru

oraz realizujących usługi na rzecz budowy; chodzi np. o prace projektowe, geodezyjne, transport, wynajem sprzętu budowlanego, czyli murzynów.

Według Generalnej Dyrekcji podwykonawcy z pozycji „a" podlegają odpowiedzialności

solidarnej inwestora, a z pozycji „b" takiej odpowiedzialności nie ma. W efekcie dochodzi do swoistych paradoksów, że dostawca piasku za sześć milionów złotych nie może otrzymać zapłaty z tytułu odpowiedzialności solidarnej, a wykonawca czterech słupków drogowych za osiem tysięcy złotych taką zapłatę otrzymuje.

Cały problem sprowadza się do pozytywnej odpowiedzi na dwa pytania, a mianowicie:

1 – czy dostawca bądź usługodawca pracujący na rzecz danej inwestycji budowlanej jest podwykonawcą objętym odpowiedzialnością solidarną w rozumieniu art. 647 prim Kodeksu cywilnego?

2 – jaki jest wymagany tryb powiadamiania inwestora o zatrudnieniu podwykonawcy w rozumieniu wspomnianego artykułu Kodeksu cywilnego?

Odpowiedź na to jest w załączonych dokumentach (załącznik nr 9). W artykule pani

Urszuli Lisieckiej o roli podwykonawcy opublikowanym w oficjalnym biuletynie Urzędu Zamówień Publicznych pn. „Zamówienia publiczne" z maja 2008 roku, stwierdzono dosłownie: „Reasumując, można stwierdzić, że podwykonawca oznacza osobę fizyczną lub prawną, zaakceptowaną przez zamawiającego, z którą wykonawca zawrze umowę o wykonanie części przedmiotu umowy z zakresu dostaw, robót lub usług". Powtarzam – dostaw, robót lub usług. Co państwo macie możliwość stwierdzenia na linku strony internetowej www.przetargipubliczne.pl.

Pani Urszula Lisiecka jest uznanym ekspertem do spraw zamówień publicznych o specjalności wykładowca. Pani Lisiecka była również wykładowcą na prestiżowym szkoleniu organizowanym przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów w zakresie zamówień publicznych dla dyrektorów generalnych, czyli dla urzędników wysokiego szczebla. Tak więc trudno jej odmówić wiedzy w tych kwestiach (załącznik nr 10). Link do materiałów szkoleniowych liczy 141 stron tekstu.

W prawie zamówień publicznych (załącznik nr 11) w artykule 6 pkt 3 stwierdzono: „ Jeżeli zamówienie obejmuje równocześnie roboty budowlane oraz dostawy niezbędne do ich wykonania, do udzielenia takiego zamówienia stosuje się przepisy dotyczące robót budowlanych". Chyba nikt z państwa nie ma wątpliwości, że do robót budowlanych na autostradzie niezbędne były dostawy piasku, kruszywa, betonu, asfaltu czy stali. Przypomnijmy dodatkowo, że umowy z COVEC i DSS objęte są prawem zamówień publicznych.

Odpowiedź na pytanie drugie, jaka jest forma powiadamiania inwestora o zatrudnieniu podwykonawcy, zawarta jest w uchwale Sądu Najwyższego w składzie siedmiu sędziów z dnia 29 kwietnia 2008 roku. Podajemy pełną treść uchwały w załączniku nr 12 wraz z komentarzem. Na pytanie przedstawione przez Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2008 roku, Sąd Najwyższy podjął uchwałę, że „Zgoda ta może być wyrażona przez każde zachowanie, które ujawnia ją w sposób dostateczny".

Chcę państwu powiedzieć, że w obszernym 15-stronicowym uzasadnieniu uchwały Sądu Najwyższego stwierdzono, że wystarczy jakakolwiek wiedza inwestora. A inwestor wie o wszystkim, bo inżynier kontraktu musiał zaakceptować jakość piasku, wiedział jakie maszyny pracują. Bo inżynier kontraktu sprawował nadzór budowlany nad budową w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Oczywiście na piśmie podaję to wszystko szczegółowo. Więc innymi słowy, zgoda ta była wyrażona zgodnie z wyżej cytowaną uchwałą Sądu Najwyższego. Przypominam, że uchwała Sądu Najwyższego w tej sprawie jest obowiązującą wykładnią. Nie ma żadnej innej wykładni Sądu Najwyższego na ten temat.

Na marginesie powyższego należałoby zapytać, co powinien zrobić konstytucyjny minister nadzorujący dział gospodarki „budownictwo", gdy widzi masowo pojawiające się konflikty społeczne wynikające z braku zapłaty podwykonawcom? Wydaje się, że powinien jak najszybciej dokonać analizy obowiązujących przepisów i jak najszybciej je poprawić, aby zdusić w zarodku możliwości pojawienia się konfliktów. I to powinien zrobić możliwie najszybciej wiceminister Jarmuziewicz, nadzorujący między innymi departamenty dróg i autostrad oraz transportu drogowego, a nie opowiadać bajki posłom, że przepisy nie pozwalają mu płacić.

Przypomnę, że dział gospodarki „budownictwo" jest aktualnie nadzorowany przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i osobą nadzorującą budownictwo jest kolega wiceministra Jarmuziewicza. Oglądałem schemat organizacyjny tego ministerstwa, w którym zapewne co tydzień na kolegium spotyka się kierownictwo tego resortu. Tylko lenistwo ministrów powoduje, że nikt się do tej pory tym nie zainteresował. Trzeba to powiedzieć głośno, wyraźnie, tak, żeby to wszyscy słyszeli. Żeby do opinii publicznej doszło, że obowiązujące przepisy, w tym również – przypominam – uchwała Sądu Najwyższego podjęta w 7-osobowym składzie, są lekceważone przez decydentów.

Chciałbym teraz powiedzieć jednoznacznie, że płatność dla nas, podwykonawców, może być zrealizowana niezwłocznie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Trzeba tylko prawidłowego stosowania obowiązujących przepisów prawa,

by podwykonawców nie różnicować, gdyż wszyscy oni wnieśli swój wkład w dzieło budowy autostrady. Co myślę, nie wymaga dalszego wyjaśnienia.

Należy dodatkowo zauważyć, że decyzja ta nie powoduje jakiegokolwiek wzrostu wydatków budżetowych, gdyż wszelkie płatności dla podwykonawców winny być potrącone z gwarancji bankowej głównego wykonawcy. To główny wykonawca dysponujący z reguły wielkim sztabem pracowników, powinien tak organizować prace budowlane, by żaden z podwykonawców nie czuł się oszukany i pozbawiony należnego wynagrodzenia za wykonane prace. Wielkie koncerny budowlane, będące praktycznie tylko organizatorami procesów dużych inwestycji budowlanych, bo wykonawstwem zajmują się z reguły podwykonawcy, znają dobrze przepisy tego nieszczęsnego artykułu 647´ Kodeksu cywilnego i wykorzystują to, nie płacąc wcale podwykonawcom lub opóźniając płatności o wiele tygodni. Zmiana formalna tego artykułu jednoznacznie uporządkowałaby sprawę. Propozycja zmiany tego artykułu zawarta jest w niebieskiej teczce, karta druga.

Wyrażamy pogląd, że zmiana taka jako incydentalna może być zrealizowana w ciągu minimum dwóch miesięcy, bez kierowania jej do Nadzwyczajnej Komisji ds. Kodyfikacji Kodeksów, gdyż tam projekt taki spocznie na lata. Sejm na wniosek rządu potrafił błyskawicznie uchwalić ustawę o przejezdności autostrad na okres Euro 2012. Podobnie może być ze zmianą wyżej wymienionego artykułu Kodeksy cywilnego. W znaczącym stopniu poprawiłoby to relacje pomiędzy inwestorami, głównymi wykonawcami i podwykonawcami, co automatycznie zdjęłoby „z głowy" ten problem decydentom, a tak nie ma prawie tygodnia bez protestów i przerw w pracy.

Chcemy również uzyskać odpowiedź na poniższe pytania:

– skąd pochodzą tak horrendalne długi DSS – ponad 830 mln złotych? Czy państwo wiecie, że lista wierzycieli zgłoszona oficjalnie przez DSS do sądu upadłościowego ma ponad 800 pozycji i liczy 81 stron formatu A-4 zapisanych drobnych maczkiem? Mam tę listę tutaj ze sobą, proszę państwa. Jeśli państwo wyrazicie zainteresowanie, mogę ją okazać.

Drugie pytanie: gdzie i dla kogo wyprowadzano pieniądze ze spółki DSS? Spółka ta wyprowadziła z Kieleckich Kopalni Surowców Mineralnych ponad 200 mln złotych, z tego 135 mln w gotówce w formie pożyczek. Mam ze sobą stosowne dokumenty, na życzenie je okażę. Dla kogo poszły te pieniądze i na co poszły?

Pytanie następne; czy zakup kopalni w Mongolii za 4 mln dolarów to było przysłowiowe wyprowadzenie pieniędzy do „raju podatkowego"? Czy to była łapówka dla jakiegoś decydenta? (załącznik nr 14, czerwona teczka). Na marginesie chcę państwu powiedzieć, że mam przy sobie dokumenty, pod którymi zarząd spółki DSS się podpisał i złożył oświadczenie, że wszystko to jest prawdziwe. Zarząd DSS najpierw maszynowo wpisał wartość kopalni w Mongolii 12 mln, co orientacyjnie odpowiada kwocie około 4 mln dolarów. Potem mamy odręczną poprawkę z parafkami, że wartość likwidacyjna wynosi 50 tys. złotych. To gdzie się podziało te 12 mln złotych? Kto je wyciągnął?

W oficjalnych wypowiedziach członków zarządu DSS było mówione, że teraz DSS opracowuje dokumentację geodezyjną i geologiczną kopalni w Mongolii. Proszę państwa, co to oznacza? To znaczy, że miliony szły do Mongolii pod hasłem „opracowujemy dokumentację geologiczną". Dlaczego tego nikt nie sprawdza? Gdzie są służby specjalne? Gdzie jest ambasada polska w Ułan Bator? Kto to widział, żeby wyprowadzać takie pieniądze? A nam żałuje się zapłaty 30 mln złotych za wykonane przez nas prace.

Następne pytanie; jaka była rola polityków w aferze DSS? Podałem wcześniej jak to wyglądało. Chcielibyśmy również uzyskać odpowiedź od pana dyrektora Witeckiego, jaka jest odpowiedzialność pozostałych członków konsorcjum za długi dotychczasowego konsorcjanta, czyli DSS? Przypomnieć należy, że według informacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, mamy tutaj wydruki z prasy, w trakcie sporów o wynagrodzenie z COVEC-iem byliśmy informowani, że wszyscy członkowie konsorcjum odpowiadają na warunkach solidarnych. Wskazywano nam, że możemy składać roszczenia wobec spółki DECOMA, która była członkiem ówczesnego konsorcjum; była to jedyna firma polska plus trzy chińskie.

Apeluję do wszystkich pokrzywdzonych na budowie autostrad; składajcie żądania zapłaty do pozostałych konsorcjantów. Blokujcie rachunek firmy Bogl & Krysl, bo odpowiada za odpowiedzialność solidarną. Trzeba do tego doprowadzić w sposób wyraźny.

Następne pytanie do Generalnej Dyrekcji. Czy po ogłoszeniu upadłości DSS kontrakt na budowę odcinka C autostrady A-2 został unieważniony z mocy prawa, gdyż tak jest z reguły przy tego rodzaju umowach kontraktowych? Nie znamy pełnego tekstu umowy, jest nam znany tylko tekst fragmentaryczny.

Następne pytanie; co się stało z 16 mln złotych zaliczki, jaką Generalna Dyrekcja przekazała firmie DSS pod koniec roku 2011, a materiał nie trafił na plac budowy?

Na pytania te, jak dotąd, nie uzyskaliśmy odpowiedzi.

Przypomnę dodatkowo państwu, bo być może nie wszyscy wiedzą o tym, o oddzielnym problemie COVEC-u. Ale my uważamy, że odejście COVEC-u z budowy autostrady A-2, to był potężny błąd i gospodarczy i polityczny. Przypomnę, że Chińczycy na nas się wtedy obrazili. Premier Chin, który niedawno był w Polsce, już w ubiegłym roku był w Europie. Był na Węgrzech, był w Niemczech, był w Wielkiej Brytanii, podpisywał tam kontrakty idące w miliardy funtów, euro i dolarów. W miliardy. Natomiast odmówił przyjazdu do Polski. Dopiero po proszalnej wizycie prezydenta Bronisława Komorowskiego w grudniu ubiegłego roku w Chinach, przyjęto zaproszenie i premier Chin do nas przyjechał.

Ale chcę państwu jeszcze jedną rzecz powiedzieć. My rozmawialiśmy z Chińczykami, którzy tu pracowali. To był ten średni personel zarządzający, dyrektorzy kontraktu i ich zastępcy. To byli wykształceni inżynierowie. Chińczyk, który prowadził odcinek budowy A w Łyżkowcach, dzisiaj jest dyrektorem kontraktu budowy autostrady w Kenii. Oni wszyscy awansowali i nikt im nie poczytał za złe tego co się w Polsce stało, bo wiedzieli, że byli oszukani.

I podam państwu, jak byli oszukiwani. Dam tylko dwa przykłady. Bo Chińczycy odjeżdżając z Polski powiedzieli wyraźnie – my tu jeszcze wrócimy. I tak też się dzieje. Proszę państwa, Chińczycy dowiedzieli się, że do autostrady A-2 trzeba około 60 kilometrów ekranów akustycznych. A ekran akustyczny to proszę państwa, jest prostokąt, ramka metalowa wypełniona kawałkiem plastiku. Chińczykom powiedziano, że nie mogą tych ekranów przywieźć z Chin, bo nie mają atestu unijnego i homologacji. A załatwienie atestu, to jest sprawa półtora roku. Koniec.

Proszę państwa. Jechałem dzisiaj do Sejmu z Łodzi cztery i pół godziny. Przy tak zwanej gierkówce są kilometry ekranów akustycznych. Te ekrany chronią lasy, w oddali 200 metrów od drogi jest domek. Proszę państwa, to jest następna afera. Kto produkuje te ekrany i kto je montuje? Na odcinku A autostrady A-2 za same ekrany, z tego co czytałem, trzeba zapłacić 250 mln zł. O tyle droższa jest ta autostrada. Jak oglądam dyskusje budżetowe panów posłów, przepraszam, i pań posłów, i słyszę jak mówicie, że na…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja bym bardzo prosił, żeby pan jednak cały czas omawiał kwestie związane z rezolucją.

Konstanty Sochacki:

Już kończę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że ma pan określone poglądy i ja je szanuję. Tylko prosiłbym, żeby…

Konstanty Sochacki:

Nie polityczne, panie przewodniczący, ale gospodarcze; żeby wyraźnie było to powiedziane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Konstanty Sochacki:

Chcę powiedzieć, iż oczekujemy, że decydenci, że przedstawiciele Sejmu i rządu spowodują, że podejmą niezwłocznie działania mające na celu usunięcie braku jednoznaczności w obowiązujących przepisach prawnych, w tym w szczególności zmiany

treści artykułu 647´ Kodeksu cywilnego. Spowodują także zmianę trybu działania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i nadzorowanych przez niego jednostek w zakresie trybu wyboru głównych wykonawców dróg i autostrad, w tym w szczególności zwiększenie odpowiedzialności za właściwy tryb rozliczeń ze wszystkimi wykonawcami, podwykonawcami, usługodawcami i dostawcami. Oczekujemy też od nich, że podejmą działania mające na celu spowodowanie niezwłocznej zapłaty za wykonane prace przy budowie autostrad wszystkim przedsiębiorcom, niezależnie od rodzaju wykonywanej pracy.

Nasz dotychczasowy protest ograniczył się tylko do czasowego zablokowania niektórych dróg. Oświadczamy jednak wyraźnie, że jeżeli nasze postulaty nie zostaną spełnione i nie otrzymamy należnego nam wynagrodzenia, zmuszeni będziemy do radykalnego zwiększenia skali protestu i na pewno to uczynimy. Liczymy, że nie będziemy musieli tego robić i że mistrzostwa Euro 2012 odbędą się w przyjemnej atmosferze, ku zadowoleniu wszystkich obywateli naszego kraju.

Przypomnijmy również, że dyrektor Lech Witecki lekką ręką dołożył do kontraktu z DSS ponad 220 mln złotych więcej niż miał chiński COVEC. Nasze obecne należności za wykonane prace szacujemy na kwotę około 30 milionów złotych, gdyż nie mamy jeszcze pełnej listy pokrzywdzonych. Korzyści z tych wykonanych prac ktoś usiłuje sobie przywłaszczyć naszym kosztem. Tym kimś jest albo Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad albo nowy wykonawca. Państwo jako posłowie musicie to rozstrzygnąć.

Na koniec chciałbym powiedzieć jedną rzecz, zacytować fragment wystąpienia premiera Donalda Tuska w Sejmie, który powiedział, że „żadna partia nie może budować swojego sukcesu na grobach swoich bliskich”. Ale my również oświadczamy, że nie można również zbudować swojego sukcesu na krzywdzie małych i średnich przedsiębiorstw, na krzywdzie paru tysięcy pracowników pracujących przy budowie autostrad. Uważamy również, że sprawą afery DSS i COVEC-u winna zająć się specjalna sejmowa komisja śledcza. Mówimy tu o stratach Skarbu Państwa idących w setki milionów złotych. Uważamy, że to wymaga rozwiązania. Mamy nadzieję, że odpowiedzialni decydenci zajmą się tym tematem. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poproszę pana Szymczaka. Tylko jedna uwaga. Będziemy kończyli posiedzenie o godzinie 11.10. Proszę to wziąć pod uwagę. Bo o godzinie 11.15 rozpoczynają się głosowania.

Prezes i właściciel firmy MAR-TOM sp. z o.o. Marek Szymczak:

Dziękuję bardzo. Moje nazwisko Marek Szymczak. Jestem prezesem i właścicielem firmy MAR-TOM. Od września tamtego roku pracowałem na budowie, której generalnym wykonawcą była firma DSS. Mam przed sobą umowę o współpracy. Mój przedmówca bardzo szeroko wypowiedział się na temat artykułu 647´ Kodeksu cywilnego. Ja mam umowę o współpracę, w której jest zawarty zakres moich usług. Zacytuję fragment umowy. „MAR-TOM kieruje swoich pracowników do wykonywania dla DSS prac budowlano-montażowych przy budowie przepustów na pasie autostrady i drogach dojazdowych autostrady A-1, odcinek C w ramach realizacji przez DSS kontraktu”. Zacytuję jeszcze ostatni fragment. „DSS zobowiązuje się pisemnie poinformować zamawiającego, Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, o świadczeniu przez MAR-TOM na rzecz DSS usług w zakresie objętym niniejszą umową”.

To znaczy, drodzy państwo, że ja kwalifikuję się na solidarną odpowiedzialność Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z artykułu 647´ Kodeksu cywilnego. Niestety, nie dostałem pieniędzy. Jedynie co dostałem, to wezwania do urzędów skarbowych, do ZUS-u. I w tej chwili od kwoty dwóch milionów złotych, których mam niewypłaconych od ponad pół roku przez DSS, do 18 maja br. mam w urzędzie skarbowym zapłacić kilkaset tysięcy złotych. Jeżeli nie zapłacę, to dla urzędu skarbowego już jestem wezwany w charakterze sprawcy wykroczenia skarbowego określonego paragrafami „za uporczywe nie spłacanie w terminie ustawowym podatku od towarów i usług”.

Proszę państwa. Za co ja mam te 800 tys. złotych oddać? Nie mam tych pieniędzy. Zakład Ubezpieczeń Społecznych też chce ode mnie kilkaset tysięcy złotych za

ubezpieczenie moich pracowników. Ja zapłaciłem wypłaty moim pracownikom. Niestety, nie zapłaciłem podatków do urzędów. Nie mam tych pieniędzy, nie mam kilkuset tysięcy złotych.

W grudniu ubiegłego roku miałem w pracy dwustu ludzi, dzisiaj pozostało mi dwudziestu i podejrzewam, że za miesiąc nie pozostanie mi żaden. Bo jeśli nie zapłacę podatku do 18 maja, urząd skarbowy zamknie mi firmę, zlicytuje mnie. I jeszcze mogę trafić do więzienia jako przestępca skarbowy. Karno-skarbowy, tak jest.

Tak jak powiedziałem, swojej firmy nie dostałem od nikogo, sam ją stworzyłem. Początkowo pracowałem jako cieśla na budowie, potem jako zbrojarz. Przyjąłem najpierw do pracy dwóch, trzech, pięciu pracowników, a skończyłem na dwustu. W tej chwili mam dwudziestu pracowników, a za chwilę nie będę miał żadnego. Więc chciałbym się dowiedzieć dlaczego ja, mimo tego, że mam umowę… Nie mam zlecenia, ale mam umowę o współpracę, w której jest zawarte stwierdzenie, że DSS na podstawie umowy z Generalną Dyrekcją zawarł ze mną umowę. Jest w niej wyraźnie napisane jaki jest zakres moich prac; są to prace budowlano-montażowe. To wyczerpuje znamiona artykułu 647´ Kodeksu cywilnego. Ale ja do dzisiaj nie dostałem pieniędzy.

DSS robi nas „w balona”, mimo tego, że mieliśmy 22 marca tego roku w Skierniewicach spotkanie, jak wspomniał kolega. Na polecenie ministra infrastruktury spotkaliśmy się 19 marca i DSS został zobowiązany, by w ciągu siedmiu dni określić należności firmy względem nas, ile jest nam winien pieniędzy i kiedy nam je odda i jakie ma rozwiązanie tej kwestii. Do dzisiaj nie otrzymaliśmy od DSS żadnej informacji, zresztą dzisiaj już tej firmy nie ma.

Pani rzecznik Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w telewizji wypowiada się, abyśmy poszli do syndyka, bo to jest sprawa między nami a syndykiem, tak? Przecież niech w telewizji wypowie się, że my nie dostaniemy złotówki od syndyka. Bo my nie dostaniemy, jesteśmy w czwartej grupie. Mimo tego, że akurat ja jako jedyny ze wszystkich siedemdziesięciu kilku firm, jedyny kwalifikuję się do artykułu 647´ Kodeksu cywilnego. I ja też nie dostałem tych pieniędzy. Bo nie byłem dostawcą, nie wynajmowałem sprzętu. Ja budowałem siedemnaście przepustów na tej autostradzie. Wybudowałem je, miałem najlepszą opinię na tej budowie, robiłem siedem dni w tygodniu w systemie 24-godzinnym, w każdą sobotę, w każdą niedzielę, w każde święta, łącznie z 1 i 11 listopada. I tak mnie potraktowano.

Dzisiaj moja sytuacja wygląda tak, że zostanę zlicytowany, zamknięty w więzieniu i jestem przestępcą tylko dlatego, że uwierzyłem i jako patriota przyszedłem na tę budowę, gdy nas wzywano, żebyśmy tam pracowali, bo będziemy mieli mistrzostwa Euro 2012 w Polsce. I tak to wygląda.

Wstydzę się tego, że w ogóle tam poszedłem w taki sposób, jak poszedłem. Bo gdybym poszedł tylko ze względów finansowych, to bym to rozumiał. Ale ja poszedłem jako patriota. I uważam, że w Polsce dzisiaj należy tylko kraść. Trzeba zawieszać firmy, nie płacić ZUS-u, podatków. Trzeba kraść. Wtedy będziemy mogli iść i oglądać mecze na arenach Euro i będziemy sobie spokojnie żyli. Jeżeli będziemy pracowali ciężko, to pójdziemy siedzieć do więzienia. Dziękuję panu bardzo. I paniom.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poprosimy teraz pana Sławomira Szweda; proszę.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Firm Poszkodowanych przy Budowie Autostrady, odcinek C, Sławomir Szwed:

Nie, kolega chciałby się wypowiedzieć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Właściciel firmy TERPOL z Płocka Dariusz Smukowski:

Ja chciałbym…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To proszę się przedstawić.

Dariusz Smukowski:

Dariusz Smukowski, firma TERPOL z Płocka. Ja byłem na tych spotkaniach i tak jak pan byłem w Skierniewicach. Po tym spotkaniu ja jeden jedyny dostałem od Generalnej Dyrekcji, od pana Dariusza Zielińskiego pismo, z którego wynika, że jestem podwykonawcą objętym zabezpieczeniem. I państwo piszecie do mnie, żebym ja na własną rękę składał zażalenie do DSS, a jeżeli nie, to zakładał sprawę.

Panie dyrektorze, skąd ja mam wziąć na to pieniądze? Ja za paliwo nie miałem zapłacone 60 tys. złotych i w tej chwili moje rozliczenie roczne wynosi 43 tys. Tyle ja zapłaciłem podatku, już zapłaciłem podatku VAT. Zapłaciłem VAT z tych 360 tys. złotych, które nie otrzymałem. Następnie założenie sprawy; musiałbym zapłacić 5%, czyli 18 tys. A mam jeszcze 20 tys. kredytu.

Od 22 listopada nie dostałem pieniędzy. Pierwsza faktura, która jest niezapłacona. Nie mówimy w tej chwili o maju, mówimy o 22 listopada, panie dyrektorze. Skąd ja mam teraz wziąć pieniądze na zapłacenie podatku, na założenie sprawy i na adwokata, jak ja nie mam w tej chwili na chleb? Niech pan mi to wytłumaczy i powie, czy mam komuś ukraść czy jak? Bo inaczej moja sytuacja nie wygląda. I tej odpowiedzi od rezydenta, która miała być 7-go kwietnia, kiedy byliśmy na spotkaniu, nie było. Żadna dyrekcja się tym nie zajęła. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Firm Poszkodowanych przy Budowie Autostrady, odcinek C Paweł Winnicki:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę się przedstawić i włączyć mikrofon.

Paweł Winnicki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nazywam się Winnicki Paweł. Byłem dostawcą piasku na nasypy na autostradę. Muszę państwu powiedzieć, że ja nie dostałem pieniędzy, żeby to było łatwo przyswajalne dla państwa, za siedem tysięcy dwieście ciężarówek piachu. Gdzieś ten piach wykopałem, załadowaliśmy piach na samochody i wywieźliśmy na nasypy na autostradę. I takich jak ja jest czterech kolegów poszkodowanych.

Proszę mi powiedzieć co mamy w tej sytuacji zrobić? Czy mamy pojechać i odebrać nasz materiał nasypowy z autostrady? Bo nie mamy innego wyjścia. Bo DSS zalega mi za piach 6 mln złotych, a innym kolegom zalega w sumie około 12 mln złotych. Chyba po prostu pojedziemy i odbierzemy nasz materiał z budowy. Bo skoro za niego nie mamy zapłacone, to nie mamy innego wyjścia. Przecież nikt w sklepie nie wydaje materiału, za który się nie płaci pieniędzy.

Po wypowiedziach i ministrów i Generalnej Dyrekcji, że budowa przebiega w spokoju; proszę budować, pieniądze będą, to my w dobrej wierze materiał dostarczyliśmy.

Wszyscy nas oszukali, na końcu jesteśmy my. Ja osobiście nie zapłaciłem pieniędzy małym przewoźnikom, którzy mają jeden, dwa samochody. Dla tych ludzi jest to dramat. Jest to dramat, bo są to samochody w leasingach, w ratach. Niejednokrotnie zastawiono majątki. Ci ludzie płaczą i dzwonią do mnie. Oni rozumieją, że my tych pieniędzy nie dostaliśmy. Ale ile można im to tłumaczyć? Przecież słowami żołądka się nie da napełnić.

Proszę państwa. Naprawdę posłuchajcie naszej troski, wysłuchajcie nas, zapłaćcie nam te pieniądze. Bo naprawdę, my z tego nie ustąpimy. To co się mówi głośno, co słychać z ust premiera i prezydenta, żeby zaniechać protestów na czas Euro 2012. My nie zaniechamy, bo potem już w ogóle nikt nie będzie chciał z nami rozmawiać. My na pewno nie ustąpimy. I to przekonanie chciałbym państwu przekazać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, po wysłuchaniu przedstawicieli przedsiębiorców mam następującą propozycję. Oczywiście, myślę, że dla każdego z nas sprawa jest bardzo ważna, istotna i jest potrzeba rozwiązania tego problemu. Dlatego mam

propozycję, abyśmy nad tym pracowali permanentnie aż do osiągnięcia takiego porozumienia z resortem i oczywiście przy współpracy z Generalną Dyrekcją. Żeby rezolucja przedstawiona w Sejmie zawierała rozwiązania bieżące dotyczące płatności, o których mówili przedsiębiorcy, oraz również te na przyszłość, związane również z oczekiwaniami wynikającymi z oceny ustawy – Prawo zamówień publicznych, związane z płatnościami.

Dlatego mam propozycję, abyśmy powołali podkomisję nadzwyczajną, która będzie pracowała nad tekstem rezolucji i nad szczegółami związanymi z rozwiązaniem tego problemu. Tak, abyśmy mogli na przyszłym posiedzeniu Sejmu przyjąć rezolucję, przy pełnej świadomości, że rozwiązaliśmy problem. I wierzę w to, że te zapowiedzi, od których rozpoczynał pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, że nie jest to problem polityczny i nie chodzi tylko o przepchanie takich zapisów rezolucji, jak są w propozycji, że te zapowiedzi są faktyczne. Że naprawdę chodzi o rozwiązanie sprawy, a nie o siłowe przyjęcie takiego tekstu rezolucji. Taka jest moja propozycja.

Proszę, pan poseł Adam Abramowicz.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Za chwilę odbędą się głosowania, a wiadomo, że musimy być wtedy na sali plenarnej. A temat dzisiejszego posiedzenia Komisji jest bardzo ważny, wiele osób podjęło trud przyjazdu do Sejmu, co dla panów jest poważnym problemem. Tymczasem temat nie został wyczerpany. Ewentualne powołanie podkomisji nadzwyczajnej będzie sensowne, jeśli wysłuchamy dyskusji, a więc również pytań zadanych przez posłów. Bo chcemy wiedzieć dokładnie i znać szeroki kontekst sprawy, żeby można było dalej pracować.

W związku z tym składam wniosek formalny o ogłoszenie przerwy w obradach Komisji na czas głosowań i wznowienie dalszych obrad po głosowaniach.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo; pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Pragnę przypomnieć, że projekt rezolucji został złożony do laski marszałkowskiej przed kilkoma tygodniami. My nie mamy czasu na to, żeby w dalszym ciągu oczekiwać wypracowania stanowiska, które wezwie rząd do natychmiastowego działania. Uważam, że już błędem było to, że pani marszałek Ewa Kopacz skierowała projekt rezolucji do Komisji, bo można było tę rezolucję przyjąć dzisiaj w takim kształcie i w takim charakterze zaproponowanym przez mój Klub. Mielibyśmy oto czas, kiedy moglibyśmy już wzywać ministra właściwego do spraw transportu z informacją do Sejmu, jakie rząd przygotował działania wobec tej rezolucji.

Natomiast skierowanie tego projektu rezolucji do podkomisji wydłuży w czasie całą procedurę i praktycznie rzecz biorąc, po kilku tygodniach gośćmi na sali będą już nie przedsiębiorcy ale bankruci. Dlatego też bardzo proszę, panie przewodniczący, abyśmy dzisiejsze posiedzenie Komisji mogli zakończyć konkluzją, przyjęciem rezolucji. Bo tak naprawdę, Komisja Infrastruktury nie wypracuje konkretnych propozycji rozwiązań. Komisja Infrastruktury wyrazi opinię pozytywną co do wezwania rządu do natychmiastowego działania.

Dlatego myślę, że propozycja mojego kolegi, posła Abramowicza, który złożył wniosek o przerwę w obradach Komisji, jest jak najbardziej zasadna. Zakończmy dzisiaj to posiedzenie Komisji opinią projektu rezolucji, bo przecież w takim celu dzisiaj się spotkaliśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Jacek Tomczak, a później pan poseł Witold Klepacz; proszę.

Poseł Jacek Tomczak (PO):

Chciałem zwrócić uwagę, że ten problem jest znacznie szerszy i dotyczy nie tylko jednej inwestycji i firmy Dolnośląskie Surowce Skalne. Jest to problem, który tak samo dotyczy podwykonawców firm budowlanych, ale też wielu innych polskich przedsiębiorców, którzy brali udział i pracowali jako podwykonawcy wykonawców. Ale też dotyczy

polskich wykonawców, potężnych firm budowlanych, które w wyniku inwestycji na Euro 2012 też popadły w tarapaty finansowe, mają duże problemy. I też tam byli polscy podwykonawcy, którzy z tego powodu mają ogromne problemy.

Dodatkowym elementem, który pogrąża i utrudnia całą sytuację podwykonawców, jest to, że aby wykazać swoje roszczenia, muszą wystawiać faktury i zapłacić podatek VAT od realizacji kontraktów, za które nie otrzymali płatności. Powiem szczerze – znam przykłady nie tylko firm budowlanych, ale nawet kancelarii prawnych, które znajdują się w podobnej sytuacji jak firmy budowlane, które cierpią też z tego samego powodu. Ten kontekst jest kontekstem znacznie szerszym niż tylko podwykonawców, ale także polskich wykonawców. Być może niedługo okaże się, że mamy także duży problem z gigantycznymi, polskimi firmami wykonawczymi, które „popłyną" na inwestycjach związanych z mistrzostwami Euro 2012.

Ja myślę, że ta sprawa przynajmniej wymaga chwili pochylenia się i dyskusji w podkomisji. I wymaga przede wszystkim tego, żebyśmy w pilnym trybie… I nie chodzi tutaj o okres dłuższy niż do następnego posiedzenia Sejmu, które jest za dwa tygodnie. I w tym okresie powinniśmy tego typu stanowisko podjąć nie tylko w konsultacji z ministerstwem i nie tylko w konsultacji także być może z Ministrem Finansów. Bo jednak między innymi przyczyną jest to, że obciążenia finansowe, które są generowane w wyniku konieczności zapłacenia VAT-u i innych podatków, są tak duże, że jak panowie mówią, znaleźli się w tragicznej sytuacji. I być może za chwilkę zagrożą im zarzuty karne za nie płacenie podatków.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli mogę…

Poseł Jacek Tomczak (PO):

I dlatego proponuję, żeby jednak…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Będziemy musieli kończyć.

Poseł Jacek Tomczak (PO):

Tak. Proponuję, żeby umówić się i w terminie dwutygodniowym doprowadzić do tego, ażebyśmy wygenerowali projekt, który będzie wspólnym projektem całej Komisji. A ten projekt rezolucji przygotuje podkomisja. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Co pan, panie pośle, w tym projekcie chce napisać?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale panie przewodniczący Adamczyk, proszę spokojnie…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Komuniści, jeżeli chcieli sprawę zamieść pod dywan, powoływali komisję nadzwyczajną…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale proszę o spokój.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…która przez lata nic nie rozwiązała.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale proszę o spokój. Mamy 5 minut do głosowań, więc oczywiście rozstrzygniemy te dwa wnioski, które zostały zgłoszone. Dalej idący wniosek jest ten, który mówi o powołaniu podkomisji nadzwyczajnej, więc najpierw będziemy ten wniosek głosowali, a jeżeli on nie uzyska akceptacji, to oczywiście spotykamy się po głosowaniach. A w jakiej sali, to panie nam powiedzą. Dlatego, że jeszcze tego nie wiem.

Proszę bardzo. Kto jest za przyjęciem wniosku…

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Przepraszam, ale jeszcze chciałem w sprawie formalnej, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Pan mówi, że najdalej idącym wnioskiem jest wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej. Ja się z tym nie zgadzam, dlatego że jeśli nawet mamy powołać tę podkomisję i tak Komisja zdecyduje, to jeszcze po dyskusji i pytaniach. Ja mam sporo pytań do panów. Czy pan chce teraz pozbawić posłów prawa do zadawania pytań i do pełnej informacji? Bo nie wszyscy posłowie znajdą się w podkomisji i ja, jako poseł, który być może w tej podkomisji się nie znajdzie, mam jeszcze sporo pytań. I chcę wiedzieć, jaka jest konkretna sytuacja. Pan mówiąc, że jest to wniosek dalej idący, niestety zamyka ludziom usta i zamyka pan dyskusję.

Dalej idącym wnioskiem jest mój wniosek o ogłoszenie przerwy i powrót na salę obrad. I po dyskusji, po tych właśnie wypowiedziach, po informacjach, o których chcemy wiedzieć, my i opinia publiczna, dopiero wtedy pan może głosować wniosek czy powołać podkomisję nadzwyczajną czy nie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście, jest procedura przyjęta w naszej Komisji, więc za chwilę pan mecenas powie który wniosek jest dalej idącym wnioskiem, a który nie. Panie mecenasie; proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Jak rozumiem, pan przewodniczący zakończył już pierwsze czytanie poselskiego projektu rezolucji i teraz jest kwestia, który wniosek jest dalej idący. Mnie się osobiście wydaje, że powołanie podkomisji. Wydaje mi się, że ten wniosek jest dalej idący. Natomiast to jest kwestia wyboru. Trudno jest mi ocenić. Ja nie jestem w stanie tego rozstrzygnąć jednoznacznie. To jest decyzja pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę; pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Otóż kwestia polega na tym, że mieliśmy pierwsze czytanie poselskiego projektu rezolucji i na tym w takiej formule nie można zakończyć, panie mecenasie, pierwszego czytania. Dlatego, że poza wnioskodawcami, nie wypowiedzieli się posłowie i nie wypowiedziała się strona rządowa. Strona rządowa w ogóle nie zabrała głosu w tej sprawie. Więc z punktu widzenia formalnego, w jaki sposób można zakończyć pierwsze czytanie? Czy można tak zakończyć z punktu widzenia formalnego, nie dopuszczając do głosu ani posłów, ani strony rządowej? Bo w tym momencie robi się już jest wyraźne złamanie regulaminu.

Marek Szymczak:

Ja miałbym do was, panowie posłowie, taki apel, abyście…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale proszę…

Marek Szymczak:

…abyście przegłosowali to, żebyśmy jeszcze dzisiaj z wami porozmawiali, bo my mamy setki kilometrów do przejechania tutaj do was, nie mamy na to pieniędzy. Nas jest nie stać, żebyśmy tutaj jeździli co drugi dzień do Warszawy. Dlatego chcielibyśmy was prosić, żebyście rozmawiali z nami dzisiaj. Nie mamy…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo. Intencją mojego wniosku jest na pewno załatwienie sprawy. Jeżeli państwu bardzo zależy na tym, żeby przyjąć tylko i wyłącznie treść rezolucji, to ja jestem w stanie przegłosować to już teraz. Jeżeli państwo będziecie mieli z tego satysfakcję, że została tylko przyjęta treść rezolucji, która nie zawiera żadnego szczegółowego wyjaśnienia w jaki sposób te problemy, o których mówicie, będą rozwiązane, to ja życzę państwu powodzenia.

Ja rozumiem, że wnosicie rezolucję tylko i wyłącznie z tego powodu, że do tej pory nie było konkretnego rozwiązania podanego przez resort, przez rząd. Więc skoro tego rząd nie zrobił, my to musimy zrobić. I taka jest moja sugestia, taka jest moja propozycja.

Więc szanowni państwo. Jeżeli intencją waszą jest tylko i wyłącznie przyjęcie treści rezolucji, życzę powodzenia i proszę ściągnąć odpowiedzialność z tej części posłów Komisji, która ten problem naprawdę chce rozwiązać. Bo przyjęcie tylko i wyłącznie treści rezolucji tego problemu nie rozwiąże. Ja co do tego jestem pewny. Dlatego też musimy głosować.

Oczywiście, ogłaszam przerwę. Będziecie mieli państwo satysfakcję, że przyjmiecie taką treść rezolucji po przerwie, po dyskusji, o której pan marzy. I wtedy oczywiście zamkniemy dyskusję na ten temat, ku satysfakcji pewnie tych, którym tylko i wyłącznie zależy, by taka treść została przedstawiona w Sejmie. Dziękuję bardzo. Po przerwie spotykamy się w sali 22.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, zapraszam wszystkich. Kontynuujemy pierwsze czytanie projektu rezolucji zawartej w druku nr 352. Prosiłbym panie i panów posłów o zgłoszenia. Pan poseł Jerzy Szmit, później pani poseł Krystyna Sibińska; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Otóż szanowni państwo. Wielokrotnie w czasie dyskusji na temat problemów, które pojawiły się jeśli chodzi o płatność dla podwykonawców czy wykonawców autostrady, wystąpił problem stosowania kryterium ceny, jako głównego kryterium dotyczącego rozstrzygania przetargów na wykonawstwo budów. Wielokrotnie słyszeliśmy, że kryterium ceny w dzisiejszym prawie jest jeżeli nie jedynym, to takim najbardziej obiektywnym. I trudno sobie wyobrazić, aby stosować inne kryteria.

A niestety, a może stety, jeżeli sprawdzimy literaturę przedmiotu, jeżeli tę sprawę dokładnie przebadamy, to okazuje się, że jest wiele na ten temat wypowiedzi, wiele publikacji, również opracowanych przez instytuty rządowe, które prezentują inne stanowisko. Również Ministerstwo Rozwoju Regionalnego wielokrotnie się na ten temat wypowiadało, ale też wielu ekspertów, w tym prawników. Wszyscy podkreślali, że kryterium ceny nie musi być rozstrzygającym czy takim definitywnie rozstrzygającym kryterium przy rozstrzyganiu przetargów.

Chciałbym w związku z tym zapytać, dlaczego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad tak konsekwentnie to właśnie kryterium stosowała? Ono było stosowane przy rozstrzyganiu najbardziej drastycznego przykładu, jakim była inwestycja prowadzona przez firmę COVEC. Był też postawiony zarzut drastycznie rażąco niskiej ceny. Generalna Dyrekcja co prawda dopełniła obowiązku prawnego, bo zapytała wykonawcę o wyjaśnienia. Ale niestety te wyjaśnienia były, jak dzisiaj wiemy, stanowczo zbyt słabe, ale zostały uznane przez Generalną Dyrekcję za wystarczające.

A więc wracając do pytania; czy to kryterium ceny, które jest postrzegane jako główna przyczyna problemu, z którym dzisiaj mamy do czynienia, rzeczywiście musiało być stosowane i czy Generalna Dyrekcja podejmowała również próby wprowadzenie innych kryteriów do rozstrzygania przetargów?

Drugie pytanie kieruję do naszych gości, do osób reprezentujących podwykonawców. Otóż myślę, że warto, żeby panowie opowiedzieli szerzej o relacjach, o stosunkach, jakie panowały na tych budowach, czy panują dalej, o sposobie organizowania prac, o sposobie dokumentowania prac. Ponieważ tymi sprawami zajmujemy się już dosyć długo i ja osobiście także brałem udział w kilku spotkaniach. Sprawy, o których słyszeliśmy na tych spotkaniach, są dalece niepokojące. Zresztą w tej sprawie zostało też złożone zawiadomienie do prokuratury o podejrzenie popełnienia przestępstwa.

W związku z tym myślę, że powinniśmy wrócić do tej sprawy i powinniśmy o niej dyskutować. I bardzo proszę panów, żebyście na ten temat się wypowiedzieli tak, jak się wypowiadaliście wielokrotnie. Myślę też, że w tym miejscu i w tym czasie takie wypowiedzi panów są wskazane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo; pani poseł Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Ja rozumiem, że przedmiotem posiedzenia Komisji jest rozpatrzenie projektu rezolucji Sejmu. Rozumiem też emocje wszystkich wykonawców i dostawców, związane z brakiem wypłat za wykonane pracy i zrealizowane dostawy. Tym bardziej, że kilkanaście lat pracowałam w firmie budowlanej. W związku z tym te emocje są jak najbardziej zrozumiałe.

Ale chyba powinniśmy rozmawiać o tym jak problem rozwiązać. Stąd też w całej rozciągłości popieram wniosek na temat powołania podkomisji dotyczącej rozstrzygnięcia problemu, a nie zajęcia się tylko i wyłącznie rezolucją. Tym bardziej, że w takiej formie, w jakiej jest ona przygotowana, według mnie jest absolutnie nie do przyjęcia. Chciałabym zwrócić uwaga na kilka aspektów.

Po pierwsze, w paragrafie 1 projektu rezolucji jest mowa o podwykonawcach, natomiast sprawa podwykonawców, jak to już było powiedziane przez wielu przedmówców, jest rozstrzygnięta w artykule 647´ Kodeksu cywilnego. I rzeczywiście, chodzi o ewentualne uszczegółowienie, czy pod tytułem podwykonawcy należy rozumieć również dostawców i innych uczestników procesu inwestycyjnego. Jak zrozumiałam wypowiedzi przedstawicieli firm podwykonawczych i dostawczych, w tym kierunku powinniśmy iść i ewentualnie zająć się propozycją zgłoszoną przez osoby, które wystosowały protest. To po pierwsze.

Po drugie, rzeczywiście, jeśli rozmawiać, to rozmawiać o tym czy dostawcy, tak jak mówi wyrok Sądu Najwyższego, tak jak mówią interpretacje Urzędu Zamówień Publicznych, powinni być pod nazwą podwykonawcy również pod ten artykuł podciągnięci.

Dlaczego ta rezolucja odnosi się w szczególności tylko do budowy dróg i autostrad? Tak jak mówił jeden z moich kolegów, problem dotyczyć powinien wszystkich wykonawców, wszystkich podwykonawców i wszystkich dostawców we wszystkich kontraktach zawieranych na realizację nie tylko zamówień publicznych, ale również innych.

Po trzecie; padały tutaj sformułowania, że powinniśmy prawidłowo stosować prawo, bo uregulowania dotyczące ochrony podwykonawców już są. Wynikają one, jak już było wspomniane, z Kodeksu cywilnego, ale również z zapisów mówiących o podwykonawcach mianowanych, o właściwym zgłoszeniu podwykonawców od wspólnej odpowiedzialności.

Chciałabym się też odnieść do paragrafu drugiego projektu rezolucji. Jeśli chcemy głosować taką treść, że „Sejm RP widzi możliwość przygotowania przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odpowiednich specyfikacji przetargowych" itd., to ja nie widzę takiej możliwości. Nie dlatego, że jestem tylko posłanką pierwszej kadencji, ale dlatego, że rolą ministra nie jest przygotowanie odpowiednich specyfikacji. Prawo zamówień publicznych inaczej to reguluje. Natomiast jeśli już, to Sejm powinien dążyć do zmian przepisów, które w tej chwili utrudniają właśnie egzekwowanie należności przez podwykonawców i dostawców. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Pytania, które pragnę skierować do przedstawiciela rządu. Otóż zjawisko, o którym dzisiaj mówimy, nie wystąpiło nagle. Nie wystąpiło na przełomie roku na polskich budowach, nie wystąpiło w styczniu, w lutym czy w marcu. To zjawisko było znane dużo wcześniej. O tym zjawisku informowali przedsiębiorcy będący podwykonawcami czy dostawcami na budowie autostrad i dróg, a także przy ich modernizacji. Znane są upadki przedsiębiorstw, które miały już miejsce w ubiegłym roku, związane z pracami wykonywanymi chociażby w 2010 roku.

Dlatego też kieruję pytanie. W związku z tym, że mamy tu 100-procentową pewność, że podwykonawcy i dostawcy zwracali się do zamawiającego, czy do dyrektorów oddziałów, czy bezpośrednio do Generalnej Dyrekcji w Warszawie. Kierowali do nich

monity i prośby. Jakie w związku z tymi prośbami podjęto działania u zamawiającego? Tutaj nie będę rozróżniał czy to była Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, czy resort, który nadzoruje działalność tej instytucji. To nie jest ważne z punktu widzenia gospodarczego, z punktu widzenia podwykonawców, z punktu widzenia społecznego.

Pytanie: jakie wnioski wyciągnięto na skutek próśb kierowanych do zamawiającego? Ja mam informację, że takie prośby ignorowano, chociażby kierowane przez podwykonawców na budowie autostrady A-4 na Podkarpaciu. Uznawano, że to nie jest problem zamawiającego.

Dlaczego nie przyjęto chociażby formuły stosowanej przy okazji realizacji takich inwestycji w innych państwach europejskich? Dlaczego nie przyjęto formy obiegowej? Dlaczego nie uzależniono wypłaty kolejnych transz z generalnym wykonawcą od potwierdzenia, że pieniądze faktycznie dotarły do tych, którzy te prace wykonali. Dlaczego zamawiający uznał, że wszystko co dzieje się na budowie, jest tylko i wyłącznie problemem generalnego wykonawcy? Dlaczego obowiązki państwa zatrzymały się tylko i wyłącznie na granicy firmy generalnego wykonawcy? Dlaczego zamawiający, czyli strona rządowa, oddała w pacht polskie firmy budowlane? Dlaczego zamawiający nie roztoczył nad nimi jakiejkolwiek opieki?

Bo przypomnę; mało kto, jak ci podwykonawcy i dostawcy sprzętu, mieli prawo sądzić, że… I nie mówię tylko o autostradach i drogach ekspresowych, mam tutaj na myśli także firmy, które brały udział w przebudowie innych dróg. Przypominam; na spotkaniu u pana ministra Sławomira Nowaka był obecny przedsiębiorca, który zbankrutował w związku z tym, że nie zostały mu wypłacone pieniądze. Był on podwykonawcą na modernizacji jednej z dróg, bodajże drogi krajowej S-8.

Mało kto miał prawo sądzić, że firmy wybrane w przetargach czy firmy, z którymi podpisano kontrakty na realizację odcinków autostrad i dróg ekspresowych, nie są firmami wiarygodnymi. Bo to przecież podpisujący dysponuje instrumentami w postaci służb, takich jak ABW i wszystkich innych, które mogą sprawdzić kondycję finansową przedsiębiorstwa. To podwykonawcy podpisują umowę mając przekonanie, że partner z którym się wiążą, który wykonuje prace na rzecz państwa polskiego, jest partnerem wiarygodnym. Dlaczego państwo nie przeprowadzili chociażby próby badania faktycznej zdolności finansowej firm, które stały się generalnymi wykonawcami takich dużych przedsięwzięć, o których dzisiaj mówimy?

Korzystając z okazji mam też pytanie, czy… Albo inaczej; mam też pytanie do pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza. Jaki był udział byłego premiera Kazimierza Marcinkiewicza w uzgadnianiu i czy był takowy udział, w uzgadnianiu pomocy, w zawarciu kontraktu na budowę odcinka C autostrady A-2 po chińskiej firmie COVEC? Znane są publikowane przez prasę faktury pana Marcinkiewicza wystawiane firmie DSS, w których wpisał, że między innymi reprezentował tę firmę przed Ministerstwem Infrastruktury.

Mam pytanie; czy miało to związek z objęciem kontraktu na odcinek C po firmie chińskiej, przejęcia przez DSS budowy odcinka C między Łodzią a Warszawą?

Mam także pytanie o wyniki prac, które zostały zlecone przez premiera pana Donalda Tuska, o których dzisiaj mówił pan występujący w imieniu przedsiębiorców, pan Konstanty Sochacki. Pytanie dotyczy efektów prac sprawdzających przedsiębiorcę, chińską firmę COVEC. Chodzi o pana Jana Krzysztofa Bieleckiego. Jakie były efekty tychże prac? Ale to tylko i wyłącznie szczegóły, natomiast dzisiaj debatujemy nad projektem rezolucji.

Otóż nie mogę się zgodzić z głosami, które się tutaj pojawiają, że rezolucja musi być przepracowana, musi być przeanalizowana i musi być wreszcie opatrzona w konkretne propozycje przez nadzwyczajną podkomisję. Nie mogę się zgodzić ze słowami, że to nie właściwy minister do spraw transportu zaproponuje oczekiwane przez nas rozwiązania. To kto, na Boga, ma je zaproponować? Czy państwo chcą powołać konstytuantę? Czy państwo chcą powołać podkomisję, która przygotuje propozycje rozwiązań prawnych?

Ja bardzo przepraszam za wzburzenie, kiedy poza protokołem w pierwszej części posiedzenia Komisji odniosłem się do pewnego systemu, który funkcjonował za czasów komunistycznych w Polsce. Szanowni państwo. Wówczas, jeżeli rozważano bardzo

ważny problem i chciano od niego uciec, to powoływano komisję, zespół lub komisję. Zespół pracował, po trzech latach kończył pracę, po czterech latach, a czasami nigdy nie został rozwiązany. I problem był zamieciony pod dywan.

My w dniu dzisiejszym albo zaakceptujemy wezwanie rządu do natychmiastowych działań, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa polskim firmom budowlanym, albo też tego nie zrobimy. My dzisiaj mamy odnieść się do oceny projektu rezolucji. To nie jest projekt ustawy, to nie projekt jakichś innych rozwiązań legislacyjnych, w którym proponowalibyśmy różnorakie zmiany. My dzisiaj powinniśmy sobie odpowiedzieć na pytanie, czy mamy odwagę, czy przede wszystkim jest konieczność, czy mamy odwagę wezwać rząd do natychmiastowych działań?

Bo ja państwa zapewniam, a byłem świadkiem deklaracji strony rządowej, przez między innymi pana ministra Nowaka i byłem głęboko przekonany, że takie działania zostaną podjęte. Były deklaracje, które zostały złożone między innymi w obecności części obecnych tutaj przedsiębiorców. Minęło praktycznie półtora miesiąca i nic od tego czasu się nie stało. I gwarantuję państwu, że jeżeli nie wezwiemy rządu do natychmiastowego działania w tej sprawie, to dalej się nic nie stanie. Nic się nie wydarzy. My nie możemy „rolować" problemu kierując go do podkomisji.

Jak sobie wyobrażamy prace tej podkomisji? Jesteśmy w parlamencie nie od wczoraj. Więc powołamy podkomisję, spotkamy się na pierwszym posiedzeniu za dwa tygodnie, być może nie dojdziemy do konsensusu. Spotkanie następne odbędzie się za kolejne dwa tygodnie. Minie miesiąc, skierujemy urobek podkomisji wpierw na posiedzenie Komisji, po czym skierujemy do Marszałka Sejmu przepracowany projekt rezolucji, być może wyposażony w jakieś kolejne, dodatkowe atrybuty. I nagle się okaże, że projekt jest nie do przyjęcia i będziemy się tym zajmowali w sierpniu.

Szanowni państwo. Jeżeli tak, to część z firm, które dzisiaj jeszcze funkcjonują i liczą na uzyskanie bodaj część płatności, to części tych firm już nie będzie. A kolejne przedsiębiorstwa, które biorą udział w grze rynkowej, wejdą do tej gry na dotychczasowych zasadach. I to z nich zostaną kolejny raz wyssane pieniądze.

Tak że bardzo proszę, aby Wysoka Komisja rozważyła w dniu dzisiejszym ocenę zaproponowanej rezolucji. Jeżeli w tekście tej rezolucji brzmiącej jednoznacznie, wzywającej rząd do natychmiastowego działania, konieczne są jakiekolwiek zmiany, to jesteśmy w stanie te zmiany wprowadzić. Zaś nie mogę się zgodzić z twierdzeniem, że ta kwestia dotyczy szczególnie dróg i to jest drażliwe.

Szanowni państwo. To na inwestycje drogowe w Polsce wydaje się, albo inaczej – podpisano umowy na ponad 80 mld zł. To ja pytam wszystkich państwa, czy jesteście sobie w stanie wyobrazić, jaka to jest wielkość, jaka to jest ilość pieniędzy? I co to znaczy 80 mld złotych? Dlatego też uznaliśmy, że w szczególności rząd powinien zająć się obszarem dotyczącym realizacji inwestycji budowy dróg i autostrad. Jeżeli uznajecie państwo, że należy to zmienić, dobrze, zmienimy. Wpiszemy „inwestycji komunikacyjnych". Wejdą w to jeszcze koleje. Tak że tak, jak na wstępie; bardzo proszę o pozytywne zaopiniowanie tego projektu rezolucji.

Panie ministrze, jeszcze jedna rzecz niezmiernie interesująca. Pojawiły się w mediach informacje o tym, że ta cała sytuacja dotycząca polskich przedsiębiorców jest bardzo tożsama z mechanizmem, który funkcjonował przy budowie niektórych autostrad w Europie, a w szczególności we Włoszech. Był to zorganizowany mechanizm mafijny, czyli tak zwana piramida finansowa. Mam pytanie; czy pan minister zapoznał się z lekturą tych artykułów? Czy kierowaliście do właściwych służb wniosek o wyjaśnienie tego problemu?

Ja przypomnę, że w Wielką Sobotę, przed świętami Wielkiej Nocy tego roku, między innymi na portalu Wirtualna Polska, pojawił się duży tekst na ten temat. W sposób szczegółowy autor uzasadniał tezę, iż inwestycje drogowe w Polsce, to nic innego, jak w części przypadków piramida finansowa, znana od dawna, a stosowana między innymi przez mafię włoską, aby wysysać pieniądze. Czy państwo odnieśliście się w ogóle do tego problemu? Czy uznajecie, że jest to zjawisko surrealistyczne, opisane tylko i wyłącznie na skutek bujnej wyobraźni autora tych tekstów? Czy uznaliście, że sprawa jest warta zbadania? To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adam Abramowicz; poproszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze. Nie wiemy czy ta rezolucja będzie dzisiaj przyjęta przez Komisję. Ona wzywa między innymi do zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania firm. Kiedyś, na początku poprzedniej kadencji, mówiliście państwo jako koalicja rządząca, że chcecie, aby polskie państwo było państwem przyjaznym. Nawet powołaliście sejmową Komisję Nadzwyczajną „Przyjazne Państwo", która to komisja miała tak zmienić przepisy, aby każdy obywatel czuł się w Polsce bezpiecznie. Żeby czuł, że jeśli pracuje, to jest doceniany. Jeśli dokonuje przestępstwa, no to wtedy się może dopiero bać.

Dzisiaj usłyszeliśmy od przedsiębiorców historię dramatyczną. Oni chcieli pracować, chcieli wręcz dołożyć swojego wysiłku, aby udała się impreza sportowa, jaką jest Euro 2012. I tu usłyszeliśmy, że pracowali nawet dniami i nocami. I myślę, że ta motywacja nie była tylko finansowa, że mówili szczerze, że chodziło o te wielkie dzieło, jakie Polska podjęła, żeby pokazać kibicom w Europie, że jesteśmy krajem godnym organizacji tych mistrzostw.

I otóż okazuje się, że poprzez te zaniechania rządu dzisiaj te firmy znajdują się w dramatycznej sytuacji, bo nie dostały pieniędzy za wykonaną pracę. Ale oprócz tego, że nie dostają pieniędzy za wykonaną pracę, to dzisiaj państwo polskie żąda od tych przedsiębiorców zapłaty podatków. Wiedząc przecież zresztą, że ci przedsiębiorcy nie zarobili tych pieniędzy. Jak można żądać od obywateli płacenia podatku dochodowego od dochodu, który ten obywatel nie uzyskał? Jak można żądać od obywatela płacenia podatku od wartości dodanej, jeśli tej wartości dodanej nie było, bo nie ma zapłaconych pieniędzy za usługę.

Ja mam konkretne pytanie do ministra. Bo tak jak mówię – nie wiemy czy ta rezolucja zostanie przyjęta czy nie. Ale to jest i tak jakby poza tą rezolucją. Czy minister Jarmuziewicz zwróci się do Ministra Finansów w tej sprawie, jeżeli napłyną od przedsiębiorców wnioski dotyczące umorzenia, dotyczące podatków od niezapłaconych sum, dotyczące odroczenia do czasu uregulowania sprawy? Czy minister Jarmuziewicz zwróci się do Ministra Finansów, aby rzeczywiście Minister Finansów w tej sprawie okazał przyjazne państwo? No bo jeżeli dzisiaj będzie tak, że przedsiębiorcy, tak jak mówię, nie z własnej winy, nie dostaną pieniędzy, firmy zostaną zlikwidowane, a jednocześnie oni zostaną przestępcami karno-skarbowymi.

Proszę państwa, my nie mamy chyba czego tutaj szukać w naszym kraju. Młodym ludziom już chyba zostanie emigracja. No bo kto się podejmie prowadzenia działalności gospodarczej w sytuacji, kiedy państwo traktuje taką osobę jako przestępcę. I dzisiaj już o tym panowie mówili; mają już nakazy z urzędu skarbowego, wezwania z urzędu skarbowego. Jeden z panów mówił, że zaczynają się kontrole – kontrola ZUS-owska, kontrola z urzędu skarbowego. Dzieje się tak tylko dlatego, że ci przedsiębiorcy chcieli pracować dla naszej ojczyzny.

Dlatego konkretne pytanie. Panie ministrze. Zwróci się pan do Ministra Finansów? Bo Minister Finansów może to zrobić. Urzędy skarbowe bardzo niechętnie dają zgodę na umarzanie podatków czy przesuwanie ich spłaty w czasie. Ja to też rozumiem, bo budżet potrzebuje pieniędzy. Ale w tym przypadku, naprawdę, w tym przypadku jest wręcz moralny obowiązek, żeby odstąpić od karania, odstąpić od egzekwowania podatków od tych firm. Bo inaczej, naprawdę, te wasze frazesy o przyjaznym państwie będą tutaj zupełnie puste.

Panie ministrze, konkretnie. Bardzo proszę, konkretnie. Wystąpi pan do Ministra Finansów czy nie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Janusz Piechociński; proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Po wielkim drogowym skoku wchodzimy w etap wielkiego drogowego szoku. Ostrzegałem, że tak będzie. Kiedy w 2009 roku jak Polska długa i szeroka cieszyła się, że jest kilka

miliardów złotych oszczędności na przetargach drogowych, to pytałem co będzie na etapie procesu inwestycyjnego? Myślę, że naszych gości, a przede wszystkim beneficjentów tych zjawisk, nie interesuje to, co my politycy powiemy jeszcze podczas politycznego sporu i do kogo skierujemy wezwania. Oni chcą się dowiedzieć czy poniesione nakłady mają szansę na zwrot w całości lub w części i w jaki sposób to zrobić zgodnie z polskim prawem. Nie z tym prawem, które dopiero może być ewentualnie zmienione w wyniku naszej dyskusji, tylko z tym, które funkcjonuje obecnie.

Dzisiaj dotykamy odcinka C autostrady A-2, z którego odeszła firma COVEC, a potem weszła firma Dolnośląskie Surowce Skalne. To jest wierzchołek góry lodowej i zapowiedź tego co dzieje się na innych odcinkach budowy autostrady. W związku z tym, żeby nie pogarszać sytuacji, ja apeluję już teraz, nie apeluję tylko wzywam Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad do tego, żeby ogłaszać przetargi w złotych, wpisać do specyfikacji i do zamówienia waloryzację kosztów i materiałów, na przykład o wskaźnik inflacji Ministra Finansów, wyliczony na podstawie raportów kwartalnych GUS-u Lublin. I po trzecie – żeby z jeszcze większą determinacją wobec środowisk Urzędu Zamówień Publicznych wystąpić w zakresie najniższej ceny.

Myślę, że te doświadczenia dotykają także firm europejskich. I myślę, że nie tylko Komisja Europejska w tej chwili podjęła pewne działania, jeśli chodzi o ochronę rynku chińskiego przed inwestorami zewnętrznymi. I myślę, że my też możemy tutaj na to się powołać.

Ale do rzeczy. Bo najważniejsza jest ta konkretna sprawa tych przedsiębiorców. Mieliśmy ilość publicznych wypowiedzi, które w materiałach przekazali nam przedstawiciele przedsiębiorców, wypowiedzi władzy publicznej, na czele z Generalną Dyrekcją i resortem infrastruktury, a dzisiaj transportu. Ale ja mam takie pytanie. W momencie kiedy popędziliśmy COVEC, czy mamy zewidencjonowane wszystkie rozliczenia, obciążenia, uzgodnione, nieuzgodnione. Co jest potwierdzone, a co nie jest potwierdzone? Co jest przestrzenią szarej strefy do dogadania?

Dwa. W momencie kiedy jest stawiany wniosek o upadłość firmy Dolnośląskie Surowce Skalne, czy mamy to samo zrobione w przypadku firmy COVEC, a więc czy mamy to zinwentaryzowane, czy mamy zatwierdzone roszczenia? Co jest przedmiotem sporu między inwestorem a przedsiębiorcami, którzy pracowali na końcu „przewodu pokarmowego"?

Trzy; na jakim poziomie… Bo mamy tutaj ogólną rezolucję wzywającą rząd do działania. Zdejmujemy to z siebie, jako Komisja, przesyłając Sejmowi tę rezolucję w tym czy w podobnym brzmieniu, ciężar sumienia, że nie zareagowaliśmy. Zareagowaliśmy. Tylko czym ma być konkretnie to działanie? Przedsiębiorcy rozumieją jedno – rozwiązanie naszego doraźnego problemu, naszych pieniędzy. Inwestor, który dysponuje groszem publicznym, mówi wprost – mamy ograniczone możliwości zejścia do poszczególnego etapu łańcuszka wykonawca-podwykonawca, jeśli chodzi o te rozwiązania kodeksowe, umowy itd. A nad tym wszystkim ciąży jedno, że nie tylko w punkcie wyjścia mieliśmy wybór poniżej rzeczywistych kosztów budowy, ale mieliśmy też skłonność powszechną w Polsce, że odrobimy sobie na robotach dodatkowych, a jak nie na tym, to na kondycji podwykonawców.

Efektem tego, szczególnie w tym dramatycznym przypadku, jest ograniczony, bardzo wąski udział wykonawstwa własnego i w związku z tym zatrudnianie kolejnej grupy firm do realizacji zadania. Uwaga – pod rygorem terminów, które sobie narzuciliśmy. To miały być terminy pod Euro 2012. I wiemy dlaczego firmie COVEC się nie udało. Między innymi z tych powodów, że duże i średnie firmy nie weszły na roboty ze względu na bojkot, a weszły firmy małe, lokalne z mojego okręgu, z powiatu żyrardowskiego, grodziskiego i pruszkowskiego. Bo liczyły na to, że wszystko jest w porządku, jest lokalna robota, a oni mają niższe koszty. I w ramach tych umów, które podpisali, da się to zrealizować.

Ale też powiedzmy sobie wprost; podobna procedura jest nie tylko na tych odcinkach autostrady, żeby Wysoka Komisja, parlamentarzyści i goście to wiedzieli. Inny odcinek autostrady realizowany jest nie przez firmę upadłą, tylko przez firmę działającą. Znana, ceniona firma podwarszawska, realizuje niektóre zadania. Jak to się robi w praktyce?

Pracuje się do trzech milionów kosztów i szuka osoby, która może przyjąć fakturę. A fakturę przyjmuje się raz w miesiącu. Akurat w dniu tego miesiąca, w którym dana osoba ma przyjąć fakturę za wykonane, zweryfikowane i uzgodnione roboty, tej osoby nie ma. To jest kolejny miesiąc zwłoki. Od tych dwóch milionów dochodzimy już do czterech milionów. I w tym momencie wykonawca deklaruje, że zejdzie z placu budowy albo przestanie kontynuować robotę. I przez tydzień między głównym, czy tym ważniejszym wykonawcą, a tym szczegółowym podwykonawcą, trwa tego typu, nazwijmy to w cudzysłowie, „poważna gra sił". I wielu przedsiębiorców lokalnych, tych małych i średnich firm, ma teoretyczne papierowe zyski, jak tutaj zgromadzeni, za poprzedni okres rachunkowy, i jest *de facto* już dawno pod kreską. I są zdeterminowani tymi konsekwencjami.

W związku z tym moje pytanie jest następujące. Czy z tą grupą przedsiębiorców, których reprezentacja jest tutaj z nami, jest uzgodniony zakres zadań, który został wyceniony i zatwierdzony? Czy to jest zakres zadań, które zrobili i zostało to zarejestrowane i z którym mamy ten problem? Czy po prostu inwestor, oddział Generalnej Dyrekcji czy sama Generalna Dyrekcja, nie jest w stanie nam przedstawić zweryfikowanych w tym zakresie informacji?

Bo to też jest pytanie kluczowe; do którego elementu łańcuszka podwykonawstwa inwestor ma bezpośrednio gwarantować pewność, że to wszystko działa? I nie ważne, czy on się nazywa „oddział Generalnej Dyrekcji" czy „Generalna Dyrekcja", czy nazywa się „samorząd gminy X", czy „samorząd gminy Y". Wielu wykonawców zaangażowanych przy realizacji innych frontów robót z góry wygrywa przetarg po to, żeby się „załapać na plan", a później pod groźbą kar, zamierza realizować roboty siłami podwykonawców. I z góry też zakłada, że spróbuje część kontraktu odbić sobie na podwykonawcach z góry im nie płacąc. Bo podwykonawca nie zdecyduje się na protest.

W naszej pamięci jest to, co wydarzyło się na budowie obwodnicy miasta Ostrów Mazowiecka; część firm nie doczekała się korzystnych dla siebie wyroków sądowych, m.in. firmy, które woziły pospółkę dla jednego z ważniejszych krajowych graczy.

W związku z tym ja myślę, że to jest bardziej nawet materia nie na te apele. Bo apele padają z różnych stron. Jest to materia na bardzo operacyjne działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pod ścisłym nadzorem ministerstwa. Ale zwracam uwagę na jedno; za chwilę przyjdzie kolejna grupa przedsiębiorców budowlanych z szeroko pojętego frontu inwestycyjnego w Polsce, sygnalizując skalę tego problemu. Według moich szacunków, pięć największych giełdowych firm wykonawstwa budowlanego, nieważne z jakim kapitałem, ale notowanych na polskiej giełdzie, ma na zawartych kontraktach przewidywalną stratę na poziomie półtora miliarda złotych. Bo w ciągu ostatnich dwóch lat asfalt zdrożał o 50%, olej napędowy o 40%, coś jeszcze o ileś procent itd. itd. A to nie jest wszystko.

Uwaga! W konsekwencji spotkania na autostradzie kieleckiej, Polska Izba Gospodarcza Drogownictwa rozprowadza nie tylko wśród posłów, wnioski wystąpień do sądu w sprawie dochodzenia roszczenia za niewyceniony wzrost cen podstawowych surowców i materiałów. Oprócz tych problemów realnych będziemy mieli gigantyczny wymiar rozpoczętych procesów sądowych na gigantyczną skalę. Uwaga – z niepewnym wynikiem. Bo nie tylko w ustawodawstwie europejskim, ale i polskim, można znaleźć przynajmniej prawne osadzenie w ewentualnych roszczeniach. Albo też uzasadnienie do tego, żeby taki wniosek na poważnie mógł być rozpatrywany przez sądy, a nie zwrócony już na wstępie bez rozpatrzenia.

W mojej ocenie jest to pytanie głównie do zespołu kryzysowego, którym dzisiaj coraz bardziej staje się kierownictwo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Pytanie o to jak w oparciu o te mechanizmy i to prawo, które mamy, jakie zastosować działania wobec grupy przedsiębiorców. Przedsiębiorców, którzy uczciwie wykonali swoje prace, a przy realizacji kontraktów publicznych wpadli w ten wymiar. Bo rozumiem, że w umowach handlowych poza publiczną częścią rynku, z góry skazujemy się na to, że po obu stronach jest odpowiedzialność, łącznie z ubezpieczaniem kontraktów. Tutaj z racji tego, że są pieniądze unijne, pieniądze publiczne, ze strony rynku jest oczekiwanie, że inwestor zachowa określoną racjonalność z punktu widzenia weryfikacji i nadzoru oraz

pewnej racjonalności nad tym procesem. Łącznie z systemem rozliczeń wewnątrz tego „łańcucha pokarmowego”, gdzie wszystko odbywa się na zasadzie „bij tego, który jest na samym końcu”.

Od Generalnej Dyrekcji chciałbym uzyskać odpowiedzi wprost na te fundamentalne pytania. W oparciu o to prawo, które obowiązuje, o zobowiązania, o uzgodnienia i zebrane przez państwa fakty, na co mogą liczyć przedsiębiorcy? I od rządu, jeśli już, to oczekiwałbym odpowiedzi, jakie w tej sprawie rozwiązania możemy przyjąć, jeśli chodzi o kwestie finansowo-fiskalne. Mówił o tym mój poprzednik w dyskusji. I wydaje się, że jeżeli będziemy w tym obszarze procedować na tym posiedzeniu Komisji, to wyjdziemy z niego z jakimś poczuciem, że nie tylko odhaczyliśmy to, że się spotkaliśmy, że posiedzenie było nagrywane, transmitowane, gorące, pełne emocji, cierpkich opinii pod adresem tych, którzy pełnią funkcje rządowe i nie tylko rządowe. Ale że także rozwiązaliśmy chociaż kawałek problemu dla ludzi, którzy znaleźli się w dramatycznej sytuacji. To naprawdę, jest to kawałek zdrowej części polskiej przedsiębiorczości, który w tych procesach został wystawiony na poważny szwank i na poważną stratę. I naszą rolą jest wymuszenie i znalezienie takiego rozwiązania, które przynajmniej w części w uzasadnionych przypadkach będziemy mogli to zrekompensować.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Anna Paluch; proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo. Ja mam przede wszystkim apel zasadniczy, żeby się ta dyskusja nie rozmyła i żebyśmy doszli jednak do jakiejś konkluzji. Ja jestem posłem opozycyjnym, ale przyznam szczerze, że jest mi po prostu głęboko wstyd za to co wyprawia polska władza publiczna.

Panie, panowie posłowie koalicji. Wam powinno być zdecydowanie bardziej wstyd, bo wy dajecie temu rządowi możliwość rządzenia. To wy dajecie osobom powołanym do państwowych instytucji pole do popisu, którego efektem jest to, że kilkunastu przedsiębiorców, podwykonawców, siedzi na sali posiedzenia naszej Komisji i oczekuje, że ktoś nareszcie zapłaci za wykonaną pracę. Otóż proszę państwa, ja się nie przyzwyczaję i nie ma mojej zgody na to, żeby władza publiczna w Polsce pełniła rolę firmy krzak, albo rolę pasera. To jest może ostre sformułowanie, ale to jest proszę państwa rzetelna prawda. Bo to paser sprzedaje nie swoje i to państwo polskie i jego funkcjonariusze wybrani przez te władze, która od pięciu lat w Polsce rządzi, sprzedali nie swoją pracę i umożliwili firmom, które wybrali do realizacji zamówień publicznych, umożliwili taką gangsterkę. Powiedzmy to krótko, zwięźle i treściwie.

I teraz proszę państwa, proszę nie zwalać winy na obiektywne trudności, na prawo zamówień publicznych itd. Prawo zamówień publicznych mówi jasno; dokumentem podstawowym o rozstrzygającym charakterze jest specyfikacja istotnych warunków zamówienia. To jest najważniejszy dokument, według którego przeprowadza się postępowanie przetargowe.

Ja mam pierwsze pytanie do przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, do pana dyrektora Witeckiego, bo to w końcu jego jednostka przeprowadzała te zamówienia, podlegli mu pracownicy. Jak zostały opisane w specyfikacji istotnych warunków zamówienia kompetencje wykonawcy? Bo w tym materiale, który nam tutaj państwo dali, jest jasno sformułowane pytanie czy stwierdzenie: „Do budowy odcinka C po COVEC-u wybrano firmę DSS. Firmę, która nigdy nie zbudowała nawet kawałka chodnika”.

No przepraszam. Na ile ja się znam na prawie zamówień publicznych, na postępowaniach przetargowych, to w materiałach przetargowych firma powinna wyspowiadać się jasno z możliwości finansowych kredytowania budowy przez jakiś czas. Z możliwości kadrowych, to znaczy, że ma pracowników zdolnych do wykonania zamówienia. Z możliwości technicznych, to znaczy, że ma park maszynowy, że ma zapewnione dostawy materiałów, surowców itd.

Kto i w jaki sposób to zweryfikował? No proszę państwa, jest takie hasło, które kiedyś funkcjonowało „papier wszystko wytrzyma”. Ja mam wyraźne pytanie, proste

i jednoznaczne do pana Witeckiego. Kto przygotował taką specyfikację, że firma o takiej wiarygodności zyskała możliwość realizacji takiego zamówienia? Proszę państwa. To jest jasna i podstawowa dla nas informacja. Ja nie oczekuję wykrętów, tylko oczekuję jasnej odpowiedzi.

Proszę państwa, kwestia kolejna. Wypowiadała się na ten temat pani profesor Jadwiga Staniszkis, człowiek o wielkiej kompetencji i jasnym rozeznaniu naszych spraw publicznych. Ona mówiła jasno jakie złe zjawiska się plenią przy realizacji zamówień publicznych. Że się po prostu „krewni i znajomi królika" dostają na taki a nie inny przetarg i potem konstruują sobie na bieżąco moce wykonawcze. I tylko przy takim piętrowym układzie możliwa jest taka rzecz, że rozstrzygając przetarg i wygrywając jakieś zamówienie publiczne, nie ma się jasno powiedziane kto, komu, w jakim trybie za co będzie płacił. Bo to musiało być w ten sposób robione. Więc ja oczekuję tutaj jasnych wyjaśnień pana Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – kto wykonał tę specyfikację, kto ją przygotował i jak jest możliwe coś takiego, co tutaj mój przedmówca z koalicji nazywał uczenie i kilka razy przenośnią „łańcuchem pokarmowym".

Proszę państwa, to nie jest żaden „łańcuch pokarmowy", panie pośle Piechociński. To jest po prostu łańcuch niekompetencji i wyłgiwania się z obowiązków, które w normalnym przypadku Kodeks cywilny powinien zapewnić respektowanie. I w praworządnym państwie czegoś takiego być nie powinno. Więc my tutaj po prostu jasno oczekujemy od pana ministra i od podległych mu urzędników, że te rzeczy zostaną rozwiązane.

Panie ministrze. Ja już mam serdecznie dość wstydzenia się za waszą niekompetencję. Nie chcę wam tutaj przypominać kilkuletniej historii waszych osiągnięć w tym zakresie, ale człowiek bez przygotowania w kierunku budowlanym przez kilka lat budował Stadion Narodowy i nie zbudował tam schodów. Trzeba po prostu powoływać kompetentnych ludzi i trzeba po prostu zapewnić respektowanie prawa. Bo jeżeli państwo nie jest praworządne, jeżeli urzędnicy państwowi nie respektują i nie szanują prawa, to kto je ma w tym kraju szanować.

Więc oczekuję jasnej informacji od pana ministra i od pana dyrektora Witeckiego, jaka jednostka i kto konkretnie przygotował specyfikację przetargową? Jak to jest możliwe, że firma DSS wygrała ten przetarg? Jak tutaj panowie podpowiadają, jest coś takiego jak zlecenie z wolnej ręki. To w takim razie jaki został zastosowany mechanizm zapewnienia egzekwowania odpowiedzialności za zobowiązania cywilno-prawne związane z wykonaniem tego zamówienia publicznego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Krzysztof Tchórzewski; proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja chciałbym zapytać pana ministra i pana dyrektora. Otóż pan Konstanty Sochacki powołał się na decyzję Sądu Najwyższego, która jakby wyraźnie oddaje w ręce inwestora decyzję o tym, kto jest potraktowany jako podwykonawca czy też nawet kolejny podwykonawca podwykonawcy. I w związku z tym daje to możliwość stosowania odpowiednio artykułu 647´ Kodeksu cywilnego, jeśli chodzi o ujawnianie podwykonawców i podwykonawców podwykonawców.

I tutaj jakby widać wyraźnie, że te możliwości są bardzo szerokie. Zgodnie z tą decyzją Sądu Najwyższego, także w trakcie realizacji robót inwestor może rozszerzać ewidencję podwykonawców, w zależności od tego, kto przystępuje do danych robót, jak są one odbierane i kto co robi. Bo nawet dostawa piasku musi spełniać odpowiednie wymogi, musi być wiadomo od kogo ten piasek został dostarczony itd. Ten piasek nie może być wzięty z kopalni, co do której wiadomo jaki jest skład itd. Zresztą być może, że to też jest niekontrolowane całkowicie. Bo są informacje, że po ostatnich deszczach nasypy autostrad rozpływają się.

A przecież wyrok Sądu Najwyższego jest z 10 stycznia 2008 roku. Czy było badane odniesienie się do tego wyroku i dlaczego w ogóle nie została wykorzystana możliwość, jakie daje ten wyrok, uporządkowania spraw, które trwają od dawna? Mogło to zapobiec temu, co się dzisiaj tutaj stało, a więc przyjazdu do Sejmu przedsiębiorców, którzy są pokrzywdzeni takimi działaniami. I to jest jedna bardzo ważna rzecz, bo jednak mamy

decyzję Sądu Najwyższego sprzed ponad czterech lat, tak to można określić. A więc można było wyciągnąć wnioski już na bazie zastosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Druga rzecz; oczekuję, że Urząd Zamówień Publicznych zbada czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad właściwie realizuje ustawę – Prawo zamówień publicznych pod względem zapewnienia zgodności z intencją tego prawa. Chodzi o zapewnienie właściwej ochrony interesów Skarbu Państwa. Bo my wiele miesięcy, a nawet lat biorąc pod uwagę poprawki, pracowaliśmy w Sejmie nad ustawą – Prawo zamówień publicznych. Pracowaliśmy właśnie po to, żeby ona zapewniała możliwość właściwego realizowania interesów Skarbu Państwa. Taka była intencja tej ustawy. Teraz mówimy o jej realizacji, o wybraniu wariantu najniższej ceny, czy też wariantu związanego także z innymi wymogami, które winny być stawiane w specyfikacjach przetargowych. Chodzi o realność wykonania, odpowiednie rekomendacje Generalnego Wykonawcy itd., itd. Bo takie możliwości ta ustawa daje. Daje także stronie rządowej, stronie publicznej, możliwość wyboru i znalezienia drogi jak najbardziej dobrego i właściwego realizowania interesu Skarbu Państwa. Żeby ten interes nie był narażany na takie straty.

No i teraz tak; mamy sytuację taką, że przedsiębiorcy wpadli w pułapkę licząc na to, że wybrany przez państwo wykonawca jest wiarygodny i jako podwykonawcy czy dostawcy realizowali swoje zobowiązania bez żadnych przedpłat, czekając długo na wypłaty. Więc w stosunku do nich urzędy skarbowe podejmują działania ścigające i ściągające. I teraz tak; jakie działania podjęto po pierwszych wpadkach? A pierwsze poważniejsze wpadki miały miejsce już przed trzema laty. Czy urzędy skarbowe podjęły właściwe działania dotyczące sprawdzenia generalnych wykonawców na ostatnim etapie podjęcia decyzji o wyborze generalnego wykonawcy? Sprawdzenia, czy ci generalni wykonawcy mają właściwy potencjał i czy nie zachodzi zagrożenie, że wybór ich może być działaniem na szkodę państwa. Urzędy kontroli skarbowej mogą w ten sposób sprawdzić kilka wcześniejszych kontraktów, jak były one realizowane przed wyborem wykonawcy przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Urzędy te mogą dać odpowiednie informacje organom rządowym.

Trzecia rzecz dotyczy działań zapobiegających temu, co padło w wypowiedziach wielu mówców. Chodzi o te sugestie czy podejrzenia o możliwości działań niezgodnych z prawem, możliwości łamania prawa, czyli wyprowadzania pieniędzy z firm, ucieczki z pieniędzmi z firm realizujących zadania inwestycyjne. I powstaje pytanie czy minister oraz Generalna Dyrekcja zapewniła odpowiednią ochronę ze strony Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego czy innych organów; chodzi o odpowiednie sprawdzenie wiarygodności zarówno zarządów firm generalnych wykonawców, jak i ich głównych udziałowców. Sprawdzenie tego jaka jest ich historia, czy nie uczestniczyli w różnego typu działaniach, które można by było uznać za szkodliwe.

Następne pytanie. Czy po tych sytuacjach, które miały miejsce, Generalna Dyrekcja i ministerstwo zwróciło się do prokuratury o ściganie z urzędu? Jeżeli nie, to niech ta moja wypowiedź będzie tym zgłoszeniem. Chodzi o działania w stosunku do zarządów firm generalnych wykonawców i ich rad nadzorczych. Zgodnie z przepisami, zarówno zarządy spółek, jak i rady nadzorcze, ponoszą odpowiednią odpowiedzialność za to czy prowadzą firmy do upadłości i powodują straty. I czy tam nie wystąpiły właśnie świadome działania dążące do tego, żeby w efekcie Skarb Państwa został narażony na tak duże straty. Te rzeczy są niezwykle ważne.

Jeśli chodzi o wypowiedź pani poseł Krystyny Sibińskiej. Otóż po dyskusji, po zakończeniu pierwszego czytania, mieliśmy przystąpić do rozpatrywania projektu rezolucji. Bo to jest tylko projekt. I przy rozpatrywaniu każdego paragrafu rezolucji, pewne rzeczy możemy uściślić, dodać lub też zmienić. Nic nie stoi na przeszkodzie, żebyśmy właśnie wprowadzili tego typu poprawki, które rozszerzą lub uszczegółowią niektóre zapisy rezolucji. Możemy to zrobić w trakcie procedowania nad poszczególnymi paragrafami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Polaczek; proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze. Zacznę na początku od jednego zdania trochę mającego związek z inwestycjami, ale to jest samo życie. Na początku lutego zadałem pytanie minister sportu i turystyki, pani minister Joannie Musze; jak to polskie prawo w zakresie norm technicznych ma się do wykładania murawy przy temperaturze minus 20 stopni. Zadałem je po to, żeby uzyskać informację, by wskazano mi takie przepisy, a nie żeby dokonywać oceny tego postępowania. Dostałem odpowiedź, iż ówczesne warunki stanowiły doskonałe – cytuję – „warunki do ukorzenienia się".

W dzisiejszej dyskusji, która dotyczy budowy autostrady A-2, my nie poruszamy się w świecie wirtualnym, powiedziałbym – w sferze odpowiedzi i stwierdzeń, które są oderwane od rzeczywistości. Tylko po prostu mówimy o konkretnych realiach. Nie mówimy już dzisiaj o takiej sytuacji, o której można by spokojnie powiedzieć, że sytuacja na polskich inwestycjach jest w pełni kontrolowana i po prostu zarządzana przez rząd. Myślę, że wchodzimy w ciężką fazę kryzysową. Zapowiedzi wielkich kłopotów finansowych kilku generalnych wykonawców, to jest tylko zwiastun problemów setek polskich firm podwykonawczych. Chwilę temu pan minister Sławomir Nowak publicznie powiedział, iż nie będzie gotowej autostrady A-2 na mistrzostwa Euro 2012, więc zaczniemy zadawać pytania zasadnicze.

Pytanie wyłącznie do pana ministra Jarmuziewicza. Po pierwsze; 24 lutego tego roku, żeby nie było wątpliwości, konstytucyjny minister transportu, pan Sławomir Nowak stwierdził, cytuję: „DSS dobrze sobie radzi, monitorujemy ich płynność finansową i na razie nie ma obaw o to, że firma upadnie. Informacje o upadłości to gra biznesowa".

Pan minister Jarmuziewicz od kilku miesięcy nadzoruje po panu ministrze Stępniu cały pion drogowy. Mam pytanie; jak to się ma do informacji już po upadłości DSS? Przecież państwo tę sytuację monitorowali na bieżąco. Zapowiadaliście państwo, że firma sobie dobrze radzi, jest w dobrej kondycji. Długi firmy Dolnośląskie Surowca Skalne w postępowaniu upadłościowym, które się rozpoczęło na podstawie dostępnej dokumentacji, mówił o tym jeden z przedstawicieli firm podwykonawczych, wynoszą ponad 800 milionów złotych. Lista wierzycieli ma ponad 800 pozycji i liczy 81 stron itd. itd.

Co państwo monitorowali? Bo jako wiceminister odpowiedzialny za cały pion drogowy, musi pan też ministrowi doradzać w sposób bardzo konkretny. I zaczynając jeszcze od początku tego gigantycznego problemu; w 2005 roku państwo polskie podpisało umowę z jedną ze spółek-córek COVEC-u, która zatrudniała, jak się okazało dopiero po dwóch latach, około 300 osób. Jej potencjał był taki, iż realizowała z marnym skutkiem stosunkowo niewielkie inwestycje na rynku afrykańskim czy później na wyspach Fidżi. Potem trafiła do Polski. A kwestie sumy bilansowej za 2009 rok zamykały się w przeliczeniu kwotą około 1700 mln złotych; jest to kwota niewiele mniejsza od wartości kontraktu, który został zawarty przez rząd.

To jest pytanie mające związek z tym co mówię. Przykład pierwszy; 24 lutego, kiedy państwo mówicie, że jest OK. I dalej przykład dotyczący firmy COVEC. Czy państwo w ogóle zadali jakiekolwiek pytanie wywiadowi gospodarczemu, który za kilka tysięcy złotych może w ciągu 24 czy 48 godzin dać fotografię dnia i przedstawić kondycję finansową i różne inne parametry – płynności, płatności firmy itd.

Czy w lutym 2012 roku państwo wydali kilka tysięcy złotych informując przede wszystkim podwykonawców, bo to jest istotne? Przecież padały dzisiaj bardzo konkretne, prozaiczne stwierdzenia, takie jak „ufaliśmy rządowi", „wierzyliśmy ministrowi". „Byliśmy zachęcani do pracy siedem dni w tygodniu. Pracowaliśmy 1-go i 11-go listopada" itd. Czy państwo wydali kilka tysięcy złotych, żeby zorientować się, jaka w lutym 2012 roku jest kondycja finansowa firmy Dolnośląskie Surowce Skalne? I czy państwo to badali w 2009 roku, przed podpisaniem kontraktu? Bo po dwóch latach się okazuje, że rząd nie wie z jakim partnerem *de facto* zawarł umowę.

Drugie pytanie do pana ministra zadaję przede wszystkim na kanwie projektu rezolucji, bo to jest istota dzisiejszego posiedzenia Komisji. Według szeregu informacji prasowych, wartość sporów między stroną publiczną, między Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, a generalnymi wykonawcami i w ogóle całym rynkiem drogowym, oscyluje, jeśli się nie mylę, około 2 mld złotych. Czy państwo przewidują, że to wszystko ma być

rozstrzygane po prostu na poziomie wyłącznie sądowym? Czy państwo mają tutaj jakieś propozycje pozytywne? Chodzi także o te propozycje, które by ukonkretniały możliwość zrealizowania wypłat. Mam na myśli choćby te propozycje, które padły po spotkaniu u pana ministra Nowaka w marcu tego roku z przedstawicielami firm, których część jest obecna dzisiaj na posiedzeniu Komisji. Jeśli się nie mylę, żaden z nich tu obecnych nie dostał złotówki. Może tylko przez Generalną Dyrekcję uregulowane zostały zobowiązania jednego z przedsiębiorców, który miał sytuację ewidentną. *De facto* postęp tutaj jest niewielki. Jak tę narastającą falę roszczeń rząd ma zamiar wyprowadzić z sytuacji kryzysowej?

Po trzecie; to jest pytanie do pana ministra Jarmuziewicza. Panie ministrze. Generalna Dyrekcja, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej po rozwiązaniu kontraktu z firmą COVEC... Nie przez państwa; trzeba pamiętać, że jeśli się nie mylę, to firma COVEC rozwiązała umowę. Zresztą, mniejsza o to. Ale w każdym razie po zejściu COVEC-u z budowy, państwo informowali opinię publiczną w Polsce, że orientacyjnie odszkodowanie i sumy gwarancyjne, którego rząd i Generalna Dyrekcja będzie się domagać, sięga około 740 mln złotych. Za wyjątkiem jednej, niewielkiej gwarancji Deutsche Banku na kilkanaście milionów złotych, do tej pory nic państwo nie uzyskali.

Pytanie jest bardzo konkretne. Niedawno premier Chin był w Polsce. Czy Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wprowadziło czy rekomendowało do agendy spotkań z premierem Chin, kwestię uzyskania tych roszczeń, które według rządu są ewidentne i które strona chińska powinna zapłacić? To by rozwiązało w sposób kompleksowy kwestie uczestników postępowania na tym odcinku autostrady A-2. Nie tylko na tym 30-kilometrowym odcinku, bo tam jest szereg innych problemów. Czy minister Nowak w trakcie wizyty premiera Chin w Polsce, jako jeden z przedstawicieli rządu polskiego, brał udział w rozmowach? I czy w ogóle w tej sprawie ktoś zabrał głos; czy premier Donald Tusk, czy pan minister Nowak, minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Stanisław Huskowski; proszę.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Panie przewodniczący. Szanowni państwo. Sprawa będąca przedmiotem dzisiejszych obrad ma kilka aspektów. Są to aspekty polityczne, prawno-legislacyjne czy dotyczące praktyk działania na rynku. Myślę, że ponieważ jest to tak zwane pierwsze czytanie poselskiego projektu rezolucji, to tylko ten pierwszy aspekt chciałbym poruszyć w swoim króciutkim wystąpieniu. Sprawy bardziej szczegółowe, jak myślę, to są sprawy na troszkę inną okazję.

Mianowicie oto posłowie opozycji zaproponowali rezolucję wzywającą rząd do podjęcia jakiś tam działań, takich, siakich, owakich. Oczywiście, jest świętym prawem posłów opozycji do tego, by swoje niezadowolenie czy manifestować swoje stanowisko w taki właśnie sposób poprzez rezolucję wzywającą rząd do czegoś. Jestem posłem koalicji rządzącej i w moim przekonaniu to zupełnie nie zmieni sytuacji tych, którzy siedzą po drugiej stronie stołu pod oknami, czyli przedstawicieli firm poszkodowanych. Co firmom poszkodowanym da wezwanie rządu do tego, żeby podjął działania?

Co więcej; w moim przekonaniu rezolucja jest dowodem niekompetencji, czy braku kompetencji i manifestacją bezsilności. Ponieważ koledzy z Komisji nie zaproponowali nam jakie rozwiązania powinien zastosować rząd, by tę sytuację rozwiązać, by pomóc właśnie tym przedsiębiorcom, którzy siedzą naprzeciw.

Załóżmy, że Komisja przyjmie ten projekt rezolucji i Sejm uchwali to wezwanie. Czy to zmieni sytuację firm, których przedstawiciele siedzą po drugiej stronie stołu? W moim głębokim przekonaniu, zupełnie nie. Wolałbym, aby Komisja Infrastruktury chętnie z inicjatywy właśnie posłów, którzy podjęli cały ten temat, zajęła się zmianami prawa. Bo do tego służy Sejm, do tego służy także między innymi Komisja Infrastruktury, bo mamy prawo inicjatywy legislacyjnej. Możemy stworzyć projekt ustawy, która zmieni dotychczasowe przepisy w niektórych zakresach tak, żeby takie rzeczy nie mogły się

w przyszłości zdarzać, W każdym razie, żeby ograniczyć takie sprawy, bo oczywiście tego negatywnego zjawiska nigdy nie wyeliminujemy.

To nie jest tak, że wszystkie firmy poszkodowane, być może wszystkie te, których przedstawiciele obecni są na sali, są zupełnie bez winy. Często podpisują bardzo złe kontrakty, bardzo niekorzystne dla siebie kontrakty, żeby mieć pracę. Ale generalni wykonawcy też często zaniżają zdecydowanie koszty, wiedząc, że już nie zapłacą wszystkim podwykonawcom, startują do przetargu, żeby mieć pracę. Wyśledzenie tego, gdzie jest granica sensowności i opłacalności, a gdzie nie jest, przekracza kompetencje Komisji Infrastruktury i nie powinniśmy się tym zajmować.

Co więcej, być może było tak na jednym, drugim czy trzecim odcinku budowy autostrady, że generalny wykonawca podpisywał umowę w wyniku postępowania przetargowego czy innego, tak jak firma DSS, podpisywał umowę na wykonawstwo za kwotę X, podpisał być może z podwykonawcami w sumie kontrakty na dużo większą kwotę. Podpisał wiedząc, że im nie zapłaci. I teraz; załóżmy, że państwo polskie przeznaczyło na odcinek C autostrady A-2 kwotę 700 mln złotych; gdzieś mam te dane, ale nie chodzi o dokładną liczbę. Pieniądze te państwo przeznaczyło na tę inwestycję w wyniku stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych, zapłaciło już 300 mln, a teraz przyjdą podwykonawcy, którzy mają faktury wystawione dla głównego wykonawcy na 900 mln złotych. Czy państwo polskie rzeczywiście z kieszeni podatnika powinno płacić te faktury? Ja mam daleko idące wątpliwości. Tym bardziej, że bardzo trudno jest potem udowodnić, którzy z podwykonawców działali, tak naprawdę, w pewnej hipokryzji. Podpisali umowy, co do których wiedzieli, że będą duże problemy z zapłatą, ale podpisali je z różnych innych względów.

Podsumowując uważam, że nie jest rolą Komisji Infrastruktury wzywanie rządu do podjęcia działań, i w dodatku niekonkretnych, zupełnie niekonkretnych działań, tylko jest wypracowanie lepszego prawa. I chętnie wezmę udział w takiej pracy w odpowiedniej Komisji czy podkomisji. Natomiast w moim przekonaniu, ja jako członek Komisji, ale jako poseł koalicji rządzącej, jestem za odrzuceniem projektu rezolucji. I taki wniosek stawiam – za odrzuceniem w pierwszym czytaniu tego wezwania, tej rezolucji. Bo ona niczego nie załatwia, jest tylko manifestem politycznym bezsilności i niekompetencji. I w moim przekonaniu powinniśmy ją odrzucić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę o spokój, proszę o spokój. Szanujmy się wzajemnie, wtedy się szybciej zrozumiemy i będziemy podejmować właściwe decyzje.

Pan poseł Michał Wojtkiewicz; proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Nareszcie doczekałem się głosu. Pokornie. To co dzisiaj, szanowni państwo, usłyszeliśmy, po prostu przeszło moje oczekiwania. Horror, to po prostu jest horror. I panie ministrze, proszę nie robić z tego kabaretu. Absolutnie. Proszę mi nie przerywać, ja panu wszystko do końca powiem.

Panie Huskowski. Panie pośle, przepraszam bardzo. Co trzeba robić, to przede wszystkim przestrzegać prawa. Bo to wszystko co się tu działo, to jest brak kompetencji i nieprzestrzeganie prawa. Szanowni państwo, tylko przytoczę fakty. COVEC otrzymał za 540 milionów przetarg. Zbankrutował, czyli COVEC wszedł na tę budowę też poprzez niekompetencję, niestety, ale ministra infrastruktury i jemu ludzi podległych. To jest jeden przykład, że nie przestrzegane zostało prawo i wszystko nie zostało dokładnie zbadane. Wchodzi na to miejsce firma DSS. W sumie otrzymują o 300 milionów złotych więcej, bo to mi wynika z materiałów, które państwo daliście; za 100 milionów prace zostały zrobione, a 200 milionów firma dostała jeszcze więcej.

Jak słyszę dzisiaj, że ta firma dostała kontrakt nie na przetargu, tylko z wolnej ręki… Szanowni państwo. Teraz weźmy pod uwagę… Pytam pana ministra i ludzi jemy podległych, pana dyrektora Generalnej Dyrekcji – kto sprawdził DSS, że ona ma długi 800 milionów złotych, tak jak tu piszecie, z chwilą, kiedy ta firma wchodzi do budowy? Czy ona jakiś kawałek drogi wybudowała? I panie pośle Huskowski; prawo, prawo. Rzetelność.

Co trzeba zrobić? Ja, szanowni państwo, nie wierzę, że ten rząd i ci ludzie tego ministerstwa cokolwiek potrafią zrobić. Oni nic nie zrobią. Absolutnie nie liczmy na to. Nic nie zrobią. Bo oni dwa razy spartolili robotę. I trzeci raz? Panowie, jedyna sprawa, to się podajcie do dymisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Stanisław Lamczyk; proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście, czas jest bardzo istotny i firmy, które tu przyjechały są bardzo zdeterminowane, potrzebują jakichś rozwiązań. Rezolucja tego nie załatwia. Wydaje mi się, że słowa przewodniczącego są bardzo istotne. Wydaje mi się, że najważniejsze jest to, jakie zabezpieczenie Generalna Dyrekcja miała z firmą Dolnośląskie Surowce Skalne i czy te zabezpieczenia wystarczą na pokrycie tych zobowiązań. I druga sprawa; czy podwykonawcy mają pełne dokumenty, czy są protokoły. Czy nie ma czasami jakichś roszczeń.

Sprawa następna; czy jest taka możliwość, że Minister Finansów zawiesi w jakiś sposób postępowanie urzędu skarbowego do momentu wyjaśnienia sprawy. Bo to też jest bardzo istotne, bo rzeczywiście, tych firm za miesiąc może już nie być.

Prawo zamówień publicznych jest niedoskonałe, o tym wszyscy wiemy, natomiast od 2005 roku było poprawione aż sto razy i cały czas jest ewoluowane. A wiadomo, że pracy nad nim jest dużo. I w tej chwili, we wtorek, rząd podjął decyzję dotyczącą pewnych zmian. I autopoprawka, która została wniesiona przez Ministra Skarbu Państwa, dotyczy właśnie dużych inwestycji infrastrukturalnych. I dlatego rząd już takie kroki podjął. I dlatego myślę, że jeżeli będzie tutaj współpraca w dużym zakresie, to można to wszystko ulepszyć, można to udoskonalić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Stanisław Żmijan; proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam; mam jeszcze jedno pytanie do wszystkich państwa posłów. Czy są jeszcze inne zgłoszenia? Bardzo proszę. Pan poseł Jacek Tomczak i pan poseł Lucjan Pietrzczyk. I kto jeszcze? Tyle; dobrze. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Otóż rezolucja dotyczy bardzo ważnych kwestii i bardzo trudnych, a mianowicie relacji między generalnymi wykonawcami a podwykonawcami i dostawcami na budowy polskich dróg. Ściśle rzecz ujmując, w zasadzie realizowania bądź właściwie niezrealizowania wystawionych faktur, czyli regulowania należności za wykonane roboty i za dostawy materiałów i usług. Ja uważam że, tak jak powiedziałem, ta inicjatywa jest bardzo ważna i osobiście popieram ją. Będę namawiał kolegów z Klubu, będę rekomendował, abyśmy przyjęli tę rezolucję.

Ale Wysoka Komisjo. Gdyby przyjąć uzasadnienie większości posłów oraz przedstawicieli wnioskodawców i obraz przez nich przedstawiony, to nie chcę powiedzieć, że jest to obraz nieprawdziwy. Ale on jest po prostu niepełny, bardzo jednostronny. Bo proszę zauważyć; my funkcjonujemy w określonym stanie prawnym w Polsce. I w ramach tego prawa mamy wszyscy obowiązek się poruszać, w szczególności zamawiający i wykonawcy. Ale z tego funkcjonującego prawa wynikają także relacje między generalnymi wykonawcami a podwykonawcami, dostawcami, uczestnikami procesu budowlanego.

Otóż mówił bardzo szeroko o tym pan poseł Piechociński. Na kondycję firm, także tych generalnych wykonawców, tych dużych firm, na wyniki na budowach, które realizują na kontraktach, wpływa wiele czynników. One wynikają z określonego stanu prawnego. W obowiązującej ustawie – Prawo zamówień publicznych mamy przeapis, że wybieramy kontrahentów w oparciu o najniższą cenę. Czy to jest właściwe rozstrzygnięcie? Warto się głęboko nad tym zastanowić i dokonać weryfikacji, rewizji. Bo okazuje się, że nie, bo

generalny wykonawca ma kontrahentów do podzielenia się tymi stratami, ano właśnie z tymi podwykonawcami i dostawcami. To po pierwsze.

Po drugie; czy inflacja, czy wzrost cen materiałów, w szczególności asfaltu, paliw, kruszyw, ponad przeciętne wskaźniki, nie miały na to wpływu? Czy nie warto, ale w oparciu o prawo, wprowadzić rozwiązanie, które ewentualnie mogłoby być zmienione w następstwie realizacji tej rezolucji? Czy zamawiający nie powinni mieć możliwości waloryzacji tych kontraktów? To po drugie.

Po trzecie; powstawanie obowiązku podatkowego. Otóż, proszę państwa, następne kluczowe pytanie; czy taki obowiązek powstaje w następstwie wystawiania faktur w systemie memoriałowym czy kasowym? Proszę zauważyć; jeżeli byłby to system kasowy, to wystawiona faktura przez dostawcę i podwykonawcę, po pierwsze, dopóki nie dostają zapłaty, nie powoduje obowiązku podatkowego wobec podwykonawcy i dostawcy. Ale ba! Bardziej by to dyscyplinowało generalnego wykonawcę. Bo dopóki by nie zapłacił, nie miałby prawa wpychać tego w koszty. A tu mamy taką oto sytuację: z jednej strony podwykonawcy zmuszani są do płacenia podatku, a z drugiej generalny wykonawca, który także ma faktury i ma koszty. I także nie ma obiektywnego obowiązku podatkowego właśnie ze swojej strony. Oczywiście, on także może mieć słaby wynik.

I to są powody wielorakie, powody dla których warto przyjąć tę rezolucję, poprzeć ją. I rzeczywiście spróbować dokonać zmiany systemu prawnego, żeby tę sytuację zmienić. Bo proszę państwa. Oczywiście, ja chcę z całą mocą powiedzieć. Chcę powiedzieć, że nie możecie państwo oczekiwać od zamawiającego czyli Generalnego Dyrektora, który działa w określonym stanie prawnym, żeby on regulował należności podwykonawcom podwykonawców nawet. I to mimo tych racji, o których mówili poprzednicy, pod którymi sam z całą mocą się podpisuję. Bo wczujcie się w jego rolę, w jego funkcję. Każdy z nas po prostu odpowiadałby karnie, gdyby takich czynności dokonywał.

Zwróćcie państwo uwagę i mówię to do przedstawicieli podwykonawców obecnych na sali. Mówię to jako szef średniej wielkości firmy, który dwadzieścia lat funkcjonował na budowlanym rynku drogowym na polskich drogach. Nie wyobrażam sobie i nie wyobrażałem sobie takich sytuacji, a miałem takie potężne budowy, jak terminal samochodowy w Koroszczynie na granicy. Trzy lata byłem generalnym wykonawcą i trzy lata ja i podwykonawcy czekaliśmy na zapłatę. Ale to były umowy tak pozawierane, że po trzech latach dostaliśmy zapłatę wraz z należnymi odsetkami. Ja panu nie…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie przewodniczący, czy może pan pozwoli… Jest to posiedzenie Komisji Infrastruktury... Jeszcze raz. My wszystko rozumiemy. To jest posiedzenie Komisji Infrastruktury. Umówmy się, że zawsze przemawia jedna osoba, wtedy pozostałe osoby mogą po prostu ją dobrze słyszeć. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, ja pana nie ograniczałem, proszę mi dać szansę. Proszę państwa, moja wiedza jest taka, że to nie jest prawda, że ani Generalny Dyrektor zamawiający, ani resort by tego nie zrobił. Bo ja wiem, że podwykonawcy chińskiej firmy COVEC otrzymali, właśnie staraniem Generalnej Dyrekcji, wynagrodzenie ponad 100 mln złotych. Oczywiście, tam gdzie to było udokumentowane, jasne, takie zdarzenia miały miejsce.

Ale mówię to także bardzo brutalnie. Otóż, proszę państwa, żeby zamawiający mógł podejmować takie czynności, podwykonawcy powinni być tak zwanymi kwalifikowanymi. Czyli zamawiający musi o nich wiedzieć. Czyli oni powinni być zgłoszeni. Ja się właśnie dziwię, dlaczego wykonawcy o to nie zadbali. I stąd jest ta trudność.

Obwiązujący Kodeks cywilny, artykuł 647´ zobowiązuje do solidarnej odpowiedzialności czy płatności wszystkich uczestników budów, pod warunkiem, że byli zarejestrowani, że byli kwalifikowanymi podwykonawcami. Ale powiadam – my możemy pochylić się i możemy to zmienić. Możemy pójść dalej, możemy zabezpieczyć bardziej prawa podwykonawców i dostawców. Po to, panie przewodniczący, jest ta inicjatywa.

Mój wniosek jest następujący, aby Komisja powołała podkomisję nadzwyczajną do wypracowania kształtu rezolucji, następnie aby Komisja ją przyjęła. I żebyśmy rzeczywiście zwrócili się do rządu w tej sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poproszę teraz pana posła Lucjana Pietrzczyka; proszę.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (PO):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Przysłuchując się tej naszej dyskusji mam takie przekonanie, że samo przyjęcie rezolucji nic nie da tym osobom, które przyszły tutaj do nas. Okazuje się, że mamy taką sytuację na rynku zamówień publicznych, gdzie firmy zamiast zarabiać – tracą. O tym państwo tutaj mniej lub bardziej emocjonalnie mówili.

Natomiast powiem; moje odczucie jest takie, że w naszych rozważaniach za dużo jest polityki, za dużo bieżących potrzeb pijarowych, jednak momentami za mało troski, tej prawdziwej troski o tych wszystkich, którzy tracą pieniądze zamiast je zarabiać. Wydaje mi się, że z rezolucji najważniejszy jest ten element paragrafu drugiego, który mówi „oraz opracowania rozwiązań prawnych z tym związanych". Sami wiecie państwo, że stając do przetargu firmy wiedzą na jakich warunkach do niego stają i dają ceny, które zdecydowanie nie gwarantują nie tylko zwrotu poniesionych nakładów, ale mówiąc wprost – gwarantują straty. Podwykonawcy te prace biorą. Później okazuje się, że nie są zapłacone faktury. Od nowa jest przetarg, te same firmy wygrywają z taką ceną. Podwykonawcy znowu w to wchodzą, bo nie mają wyjścia.

Zapytałem pana ministra Jarmuziewicza, jak po tych doświadczeniach teraz są rozstrzygane przetargi. Okazuje się, że znowu są rozstrzygane za 70-60% wartości kosztorysu inwestorskiego. Ja spotkałem się ostatnio z przetargiem w gminie. To nie jest duży przetarg, tylko trzy miliony, który poszedł za 700 tysięcy. Tutaj jest pewien problem, nad którym musimy się zastanowić. Bo to czy przyjmiemy dzisiaj, czy nie przyjmiemy tej rezolucji, pieniędzy dla firm nie przysporzy. Tylko gdybyśmy cały czas rozmawiali dalej, to jednak zajmujmy się meritum. Bo nie dostawajmy tych głupawek na widok mikrofonów, kamer. Mam wrażenie, że po obu stronach za dużo jest polityki, a za mało merytoryki.

W związku z tym, cokolwiek więcej nie powiemy, a prawie wszystko zostało powiedziane, powinno nas prowadzić do takiej konkluzji, że problemem jest – być może – wszystko to co jest zapisane w ustawie – Prawo zamówień publicznych. Tylko problemem jeszcze większym jest jak to zapisać, żeby nie pojawiła się taka fala korupcji, jaka się pojawiała na początku lat 90. Ażeby interesy tych, którzy ciężko pracują, były zabezpieczone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo. Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu Żmijanowi za ten głos. Bo mało kto, jak pan przewodniczący Żmijan, zna realia polskich inwestycji, a szczególnie inwestycji drogowych. Mało kto, jak pan przewodniczący Żmijan, zna różnorakie uwarunkowania. I też bardzo dziękuję panu przewodniczącemu za apel, że, przepraszam za tę deklarację, rezolucja winna być przyjęta.

Szanowni państwo. Zwracam się tu przede wszystkim do parlamentarzystów Platformy Obywatelskiej. Przypomnę, że przed kilkoma tygodniami debatowaliśmy nad projektem ustawy o tak zwanej przejezdności. Z jednej strony padały głosy, że to naprawdę nie ma sensu i że drogi nie będą przejezdne, więc nie zajmujmy się niepotrzebnym projektem ustawy. Ale z drugiej strony potrzeba przyjęcia ustawy była prawdopodobnie podyktowana tym, że byliście i jesteście państwo wprowadzani w błąd.

Ja przytoczę słowa jednego z przedsiębiorców na spotkaniu u pana ministra Nowaka. Jeden z przedsiębiorców zwrócił się do pana ministra mówiąc „panie ministrze, jest pan wprowadzany w błąd . Jest pan wprowadzany w błąd co do sposobu realizacji i co do zaangażowania inwestycji drogowych". Dlatego też zwracam się do państwa z wielką prośbą, abyśmy dzisiaj przyjęli przedłożony projekt rezolucji, zaś wszystkie głosy, cenne zresztą, które mówią o potrzebie wypracowania propozycji zmian, należy brać pod uwagę. I tutaj dedykuję posłom, którzy mówią o tym, że należy wypracować stosowne propozycje, aby w dotychczasowym trybie znanym i uznanym, czyli propozycji

poselskich, te propozycje wypracowali. I nawet jutro, albo w przyszłym tygodniu złożyli je do laski marszałkowskiej. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby te propozycje poselskie złożyć.

Zaś sama rezolucja, jak nazwa wskazuje, nie jest materiałem, który winien zawierać konkretne rozwiązania, konkretne propozycje ustawowe. Rezolucja winna tylko mobilizować, mało tego, ministrowi Nowakowi dać delegację do bardzo szybkiego działania. Przecież szanowni państwo, zdajecie sobie z tego sprawę, że po przyjęciu takiej rezolucji przez Sejm, minister Nowak będzie miał zielone światło i pierwszeństwo w tym, aby takie propozycje przedłożyć chociażby na forum rządowym. Bo taka jest rzeczywistość.

A jeżeli będzie potrzeba, to zapewne przyjmiecie stary, sprawdzony sposób, że propozycja rządowa stanie się propozycją klubową. I o nic innego tutaj nie chodzi. Tutaj tylko i wyłącznie chodzi o to, żeby dać ministrowi tę delegację. Jeżeli uznajecie państwo, że w jakiejś części ta rezolucja winna być zmieniona, jesteśmy otwarci. Zaś kilka sformułowanych zdań, które jednoznacznie nie oceniają dotychczasową działalność w tym zakresie… Przecież tam nie ma oceny dotychchczasowej działalności rządu. Tam jest tylko zobowiązanie do zmian dotyczących systemu zabezpieczeń polskich budowniczych. I nikt nie będzie wypominał, że dzisiaj ktoś nie dostrzegł takiej potrzeby.

Bo za czasów naszych rządów też nie dostrzeżono tego problemu. Owszem, przygotowaliśmy ustawę o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, ale nie przewidzieliśmy, że takie zjawiska wystąpią w trakcie realizacji inwestycji drogowych. Być może gdybyśmy to przewidzieli, to dzisiaj nie byłoby tego problemu. Dlatego jeszcze raz zwracam się do wszystkich państwa z apelem o przyjęcie tej rezolucji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Jacek Tomczak; proszę.

Poseł Jacek Tomczak (PO):

Ja chciałem zaznaczyć, że ta rezolucja, po pierwsze – niczego nie rozwiązuje. Jest, tak naprawdę, dowodem bezradności Komisji. Znajdziemy tu bowiem takie sformułowanie: „działań zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania firm” w sytuacji, kiedy każdy podmiot ponosi ryzyko działalności gospodarczej, w sytuacji w której, tak naprawdę, nie wiadomo co to znaczy.

Chciałem zwrócić uwagę na jedną rzecz. Podejmowanie takiej rezolucji, w której my nic nie stwierdzamy, nie sugerujemy żadnych rozwiązań, ani nie staramy się sami podjąć w jakiś sposób tego problemu, nie ma, moim zdaniem, żadnego znaczenia. I, niestety, niczego nie zmienia. Jest tylko i wyłącznie jakimś elementem sporu, który niestety ma charakter polityczny. A problem jest bardzo poważny. I wszyscy tutaj, jak siedzimy, mamy głęboką wolę pomocy i rozwiązania tego problemu.

Co więcej, chcę tylko zaznaczyć, że w paragrafie 3 znajduje się właściwie stwierdzenie, iż doszło do oszustwa. A my jesteśmy funkcjonariuszami publicznymi. Jeżeli jakikolwiek funkcjonariusz publiczny wie, że doszło do oszustwa, to ma obowiązek złożenia zawiadomienia do prokuratury. A jeżeli tego nie zrobi, to podlega odpowiedzialności karnej. Pisanie w ten sposób rezolucji jest naprawdę… Język tej rezolucji i sposób sformułowania jest niedopuszczalny. I mi jest szczerze mówiąc wstyd, że tak to wygląda i że nad takim tekstem dzisiaj mielibyśmy głosować.

Dlatego podjęcie… Rozumiem intencje wnioskodawców, rozumiem intencje jakie przyświecały tym osobom, które złożyły ten projekt. Ale jeżeli mamy odnieść jakikolwiek skutek i ta rezolucja ma mieć jakikolwiek sens, to musi być ona przegłosowana i poddana przynajmniej krótkiej dyskusji w Komisji. Zwłaszcza że problem, który tutaj jest opisany, jest znacznie szerszy. Nie dotyczy tylko ministra transportu i budownictwa. Dotyczy Ministerstwa Finansów. Nie dotyczy tylko i wyłącznie firm podwykonawczych. Dotyczy także firm wykonawczych. Nie dotyczy tylko i wyłącznie firm podwykonawczych w zakresie budowy dróg i autostrad. A co z tymi podwykonawcami, którzy budowali stadiony i też nie mają za– płacone? Czy ich los już nas nie interesuje?

Padł wniosek. Prosiłbym o jego przegłosowanie tak, żebyśmy mogli tekst rezolucji przyjąć na najbliższym posiedzeniu Sejmu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie pośle, żebym dobrze zrozumiał. O jakim wniosku pan mówi?

Poseł Jacek Tomczak (PO):

O wniosku o powołanie podkomisji w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, dziękuję bardzo. Panie ministrze; proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo.

Konstanty Sochacki:

Panie przewodniczący, czy można się wypowiedzieć?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale bardzo krótko. Ale niech pan usiądzie, niech pan włączy mikrofon i niech pan zacznie mówić. I krótko, proszę.

Konstanty Sochacki:

Czy jestem teraz słyszany? Tak? Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja chciałem się wypowiedzieć w dwóch kwestiach. Ponieważ ja już tutaj przedstawiłem cały problem w imieniu naszych kolegów, z którymi żeśmy się radzili, chciałbym powiedzieć, że po pierwsze – usłyszeliśmy dzisiaj bardzo wiele słów, że praktycznie wszyscy państwo posłowie chcecie nam pomóc. Bardzo dziękujemy za życzliwość. Tylko my musimy jeść. My musimy przetrwać. Żeby państwo wiedzieli po co my tutaj przyszliśmy. My walczymy o przetrwanie życia naszych przedsiębiorstw.

Ja rozumiem i podziwiam. Są głosy czy opozycji czy koalicji. Ja ich nie rozróżniam, bo my nie znamy jeszcze wszystkich państwa tutaj. Ale my nie mamy poglądów politycznych. My chcemy obiektywnego rozpatrzenia sprawy. I chcę państwu powiedzieć… Za chwilę przeczytam jedno pismo, to będzie krótkie. Ale chcę wziąć tutaj w obronę również Generalną Dyrekcję.

Proszę państwa, tutaj była mowa o tym, że Generalna Dyrekcja nie zbadała sprawy Chińczyków, COVEC-u. To ja państwu mogę powiedzieć, jest to wszystko na stronach internetowych, że w roku 2011, jak państwo w internecie wpiszecie w Google – „lista największych firm budowlanych świata”, to w pierwszej piątce mamy firmy chińskie. W pierwszej piątce. A pierwsza na tej liście jest China Railway Construction Corporation. Pierwsza. To jest spółka-matka COVEC-u, proszę państwa. I jej obrót za zeszły rok to jest, proszę państwa, prawie 70 miliardów dolarów. To jest 220 miliardów złotych. Budżet Polski ma przychody 290 miliardów. Trzy czwarte budżetu polskiego.

Tak że proszę państwa, mam w języku angielskim wydruki o COVEC-u, gdzie jest podane, że jest to spółka-córka China Railway Construction Corporation. Więc nie należy mieć pretensji do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wybór COVEC-u, bo to była firma prawidłowo wybrana. Natomiast co się stało później, to już jest zupełnie inna sprawa.

Na marginesie chcę państwu powiedzieć, że firma COVEC z drugą firmą chińską, złożyła najkorzystniejszą ofertę na budowę bloku energetycznego w Kozienicach za 6,1 miliarda złotych i ma dużą szansę wygrania tego kontraktu. Bo rzeczywiście jest to firma bardo duża. I to jest tyle o COVEC-u

Pan przewodniczący czy ktoś z państwa posłów zapytał tutaj o kwestie pobytu premiera Chin w Polsce.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale bardzo pana przepraszam. Ja naprawdę szanuję państwa. Ale pan prosząc o głos nie powiedział ani jednego zdania na temat sytuacji podwykonawców.

Konstanty Sochacki:

To już odpowiem. Panie przewodniczący. W dzisiejszej Rzeczypospolitej jest artykuł o firmie Dolnośląskie Surowce Skalne; że syndyk upadłości DSS-u złożył wniosek do sądu o umorzenie postępowania, bo w DSS-ie nie ma nawet pieniędzy na postępowanie upadłościowe. Ale z mojej praktyki prawnej chciałem państwu przeczytać… Ponieważ nam zależy na tym, żeby było jak najkonkretniej, żeby nam podwykonawcom pomóc. A widzę, że jest takie życzliwe stanowisko zarówno państwa posłów, jak i myślę Generalnej Dyrekcji.

Proszę państwa, przygotowałem krótkie pismo, które według mojej wiedzy prawniczej rozwiązałoby całkowicie sprawę. Przeczytam je, to jest naprawdę bardzo krótkie.

„Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

W związku z powtarzającymi się protestami podwykonawców na temat braku zapłaty ze strony głównych wykonawców za wykonane prace w procesie budowy autostrad, po przeanalizowaniu aktualnej sytuacji prawnej stwierdzam, że:

1 – brak jest przesłanek do różnicowania uczestników procesu budowy autostrad na lepszych i gorszych; wszyscy współuczestniczą w tym jako podwykonawcy, dostawcy i usługodawcy;

2 – wszystkich współuczestników budowy autostrad należy traktować jednolicie, jako podwykonawców objętych odpowiedzialnością solidarną;

3 – przy rozpatrywaniu problemu zgody inwestora na zawarcie umowy z podwykonawcą należy stosować się do uchwały Sądu Najwyższego.

Pragnę przypomnieć, że przy realizacji powyższego należy kierować się treścią artykułu 5 Kodeksu cywilnego, który – cytuję – brzmi: »Nie można czynić ze swego prawa użytku, który by był sprzeczny ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa lub z zasadami współżycia społecznego. Takie działanie lub zaniechanie uprawnionego nie jest uważane za wykonywanie prawa i nie korzysta z ochrony«.

Informując o powyższym pana Generalnego Dyrektora, proszę o niezwłoczną realizację udokumentowanych płatności zgłoszonych przez podwykonawców podległych Panu jednostek, a dotychczas niezrealizowanych przez głównych wykonawców”.

Panie przewodniczący, zaraz doręczę panu treść tego wystąpienia i panu ministrowi. Bo taki tekst załatwia sprawę, zlikwiduje wszystkie problemy.

Pragnę przypomnieć, że Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nadzoruje dział „budownictwo” i może to zrobić. Dziękuję, panie przewodniczący za…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze; proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo przedsiębiorcy. W czasie tej dyskusji chyba trochę za dużo polityki. Natomiast ja myślę, że dzisiaj nasi goście chcą odpowiedzi na pytanie, czy jest możliwe zapłacenie im, czy jest szansa. I czy jesteśmy w stanie im pomóc.

Odwoływaliście się państwo wielokrotnie do spotkania sprzed półtora miesiąca, które odbyło się w ministerstwie. Od tego czasu udało się trochę zrobić. Mianowicie pod roboczym tytułem „O ochronie praw przedsiębiorców i realizujących zamówienia publiczne na roboty budowlane” mamy projekt ustawy. Mamy projekt, w którym proponujemy stworzyć fundusz gwarantowanych świadczeń dla przedsiębiorców budowlanych na rzecz dostawców, usługodawców i podwykonawców na wzór Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych; żeby to było mniej więcej do tego podobne. W tę stronę ten pomysł idzie.

Zasilanie Funduszu pochodziłoby… I to jest *clou* tego przedsięwzięcia. Zasilanie pochodziłoby ze środków zabezpieczeń przedkładanych na rzecz inwestora przez generalnych wykonawców. Czyli mówimy o pieniądzach, które są. O pieniądzach, które was mogłyby dotyczyć. Jeżeli byśmy zdążyli przepchnąć tę ustawę, to te pieniądze są. DSS zdeponował gwarancje. Więc jeżeli byśmy odpalili tego typu narzędzie, można by zadziałać wstecz. Bo tu jest największy kłopot prawny z działaniem do tyłu. Natomiast

przy zdeponowanych gwarancjach, przy przeprowadzeniu tego typu projektu politycznego, można by było to zrobić. I my to robimy. Projekt tej ustawy już chodzi, tak, chodzi, na linii ministerstwo –Generalna Dyrekcja.

Pozwolicie państwo, że nie podzielę się z państwem tym projektem; jest to zbyt wczesne stadium. Natomiast biorę na siebie odpowiedzialność i mówię o tym głośno świadom odpowiedzialności, że będziecie państwo egzekwowali co dalej.

Drugim źródłem, zasilania tego funduszu mogą być faktury przedkładane przez generalnych wykonawców do inwestora, których nie musiałby zapłacić, tylko mógłby skierować na ten fundusz, mogłoby się to wracać. Inne źródło, to zwrot podatku VAT należny generalnemu wykonawcy i innych należności publicznych, o których nie chcę mówić, bo dyskusja jest w toku. Bardzo ważnym elementem tego funduszu byłoby to, że byłby odseparowany od masy upadłościowej. Żeby nam na sam koniec syndyk tego nie zabrał i nie miał do tego dostępu.

Płatności z funduszu gwarancyjnych świadczeń dokonywane byłyby na podstawie prawomocnych wyroków sądowych lub nakazów zapłaty wydanych w postępowaniu nakazowym. To może być uciążliwe dla państwa – patrzę znowu w stronę przedsiębiorców. Natomiast dysponent funduszu czyli zamawiający, musiałby mieć tytuł do tego, żeby pieniądze wypłacić. Uciążliwe to może być dla państwa, bo to trochę potrwa, natomiast te pieniądze będą zbuforowane cały czas, będą tam leżały.

No i teraz limity odpowiedzialności. To oczywiście kwestia dyskusji czy to byłoby 3-5% kontraktu. Nie będziemy za to umierali. Pewnie historia, szczególnie historia firmy Dolnośląskie Surowce Skalne, nauczy nas jaki powinien być poziom tego buforu. Zasady wypłaty środków funduszu byłyby analogiczne do tych określonych w ustawie – Prawo upadłościowe i prawo naprawcze. Jeżeli coś dobrze działa, to można by to potraktować jako rodzaj ściągi.

I to byłoby w tym pakiecie, o którym państwu mówiłem. Inne działania, nie zawaham się użyć tego określenia, które prowadzimy, to zmiany w ustawie – Prawo zamówień publicznych; dodanie do art. 21a) przesłanki dla wykluczenia z przetargu łamiącego ustawę o terminach płatności. Nie ma tego. Po prostu ten temat jest nieobrobiony. Ma takie samo prawo ten, który jest uczciwy, jak ten nieuczciwy. W tym miejscu ustawę – Prawo zamówień publicznych wypada poprawić, doprecyzować pojęcie rażąco niskiej ceny i wprowadzić eliminację ofert poniżej i powyżej pewnego pułapu. Znaczy, to chyba też dla siebie zrobimy.

Za chwilę poproszę dyrektora Witeckiego o uzupełnienie tego, bo zdaje się, że sytuacja jest na tyle dynamiczna, że są rzeczy, o których można powiedzieć otwartym tekstem.

Może państwa zaskoczę, natomiast praktycznie rzecz biorąc, z inicjatywy Ministra Finansów jest opracowywany pomysł polegający na wykreśleniu obowiązku zapłaty VAT od faktur niezapłaconych, jeżeli termin od wystawienia przekroczył 90 dni. I to się dzieje w tej chwili wespół z Ministrem Finansów. Duży krok.

Zmiany Kodeku cywilnego; rozszerzenie solidarnej odpowiedzialności o umowy o prace związane z wykonywaniem robót budowlanych. Oczywiście, zmiany w zapisach kontraktowych. Wpisanie do kontraktów nowych przetargów zasady obligatoryjnego uregulowania należności przez wykonawcę podwykonawcom. W nowych kontraktach zasada potwierdzania podwykonawców wszystkich szczebli i rodzajów.

Ja mogę powiedzieć jak państwu pomóc. To jest nasz pomysł, który w tej chwili obrabiamy. Ja bym się nie babrał w historii, chyba że państwo uważacie to za tyle istotne. Bo wiele pytań miało charakter historyczny; kto brał udział? Jak wyłaniano? Czy lobował czy nie lobował? Wolałbym się tym nie zajmować. Dzisiejsi goście wskazują, że centrum naszej uwagi powinno być czy można pomóc, a jeżeli tak, to jak? Panie przewodniczący; dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Panie dyrektorze; proszę.

Generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, ja bym chciał wrócić do przeszłości dlatego, bo bardzo dużo komentarzy i cierpkich słów, w mojej ocenie nieuzasadnionych, padło odnośnie do

wyboru konsorcjum. Tak naprawdę, mowa była o spółce Dolnośląskie Surowce Skalne i wyboru tej firmy na wykonawcę odcinka C autostrady A-2 po tym, jak COVEC został odsunięty od tej budowy.

To jest bardzo ważna kwestia, bo wszyscy, mam wrażenie, bazują na informacjach prasowych, które czasami nie do końca były rzetelne. Jeżeli zapytalibyście mnie państwo, czy firma DSS była w stanie wybudować autostradę i wygrałaby przetarg w postępowaniu organizowanym przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, to odpowiedziałbym państwu, że nie. Bo nie spełniałaby wymagań, które zostały przez nas określone. Już teraz niewiele osób pamięta o tym, że jeden z odcinków autostrady był budowany przez firmę COVEC najbliżej Łodzi, liczący 30 kilometrów. Wtedy, kiedy organizowaliśmy szybki plan awaryjny po to, żeby kontynuować budowę, między innymi DSS jako Sall, startował w tym postępowaniu przetargowym i został wykluczony, dlatego że nie spełniał wymagań.

Odcinek C autostrady A-2, o którym dzisiaj wszyscy mówią, to jest odcinek, który buduje konsorcjum firm DSS – Bogl & Krysl. A teraz, tak naprawdę, Bogl & Krysl i DSS; zmienił się lider. Robiliśmy postępowanie „z wolnej ręki", co do którego państwo, szczególnie państwo posłowie, mają duże zarzuty merytoryczne. Były one weryfikowane przez Najwyższą Izbę Kontroli. I w wystąpieniu, które zostało opublikowane na stronach internetowych 30 stycznia 2012 roku, jest pozytywna ocena działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, dokonania wyboru tej firmy i dokonywania procesu weryfikacji tego konsorcjum. Postępowanie przeprowadził nasz oddział w Warszawie.

Chciałbym zwrócić uwagę, że dokumenty zostały przez nas opublikowane ponad dwa tygodnie temu na naszej stronie internetowej. Naprawdę niewiele potrzeba, żeby wejść do internetu i zobaczyć skalę dokumentów. Zgodnie z prawem zamówień publicznych jesteśmy zobligowani do zbadania, czy firma nie zalega z podatkami. Odpowiednie zaświadczenie z urzędów skarbowych widnieje na naszych stronach internetowych. Jesteśmy zobowiązani sprawdzić czy firma DSS nie zalega z opłacaniem składek do ZUS. Odpowiednie zaświadczenie wystawione przez oddział ZUS-u widnieje na naszej stronie.

Mało tego. Bez potencjału kadrowego i doświadczenia firmy Bogl & Krysl, firmy, która buduje dla nas autostradę A-1, która o ile dobrze pamiętam, budowała tunel w Lalikach i jeszcze inne inwestycje, to konsorcjum nie miałoby szans na to, aby realizować tę inwestycję. Oprócz tego, do czego jesteśmy zobowiązani prawem i co zostało sprawdzone, możemy państwu przesłać również skany dokumentów. Bo niezależni audytorzy, biegli audytorzy, weryfikowali co roku kondycję DSS i te skany zostały również przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Ale mało tego. Ponieważ to był projekt trudny, wymagaliśmy tego, żeby przed podpisaniem umowy złożono dokument z banku, który potwierdzałby linię fakturingową albo zabezpieczenie finansowe na to, żeby ta inwestycja mogła być realizowana. Stosowny skan dokumentu również widnieje na naszych stronach internetowych z datą 1 sierpnia 2011 roku. W dokumencie tym Kredyt Bank stwierdził, że linia fakturingowa do 100 milionów złotych zostanie uruchomiona, że linia gwarancji do 66 milionów złotych zostanie uruchomiona i te gwarancje zostały wystawione. Ich skany są również na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. I zwiększenie finansowania obrotowego do 30 milionów złotych, bo wyszliśmy z założenia, że około 130 milionów złotych jest potrzeba, żeby ta inwestycja się rozpędziła i mogła być realizowana.

Faktem dowodzącym, że prawo zamówień publicznych zadziałało w tym przypadku i jest skuteczne, chociaż niedoskonałe, jest to co dzieje się obecnie na budowie. O tych niedoskonałościach za chwilę powiem. My praktycznie cały asfalt mamy w tym momencie wylany i kontynuowana jest budowa, pomimo tej krytycznej sytuacji firmy DSS, o której dzisiaj była mowa.

Kryterium ceny i ustawa – Prawo zamówień publicznych. Prawo zamówień publicznych, jako jedno z podstawowych kryteriów, wskazuje cenę. Ale to nie jest jedyne kryterium, a przede wszystkim nie jest jedyne stosowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że oprócz ceny wymagamy

odpowiedniego doświadczenia wykwalifikowanej kadry, ale i również gwarancji należytego wykonania co do terminu. Jak wiecie państwo, w ciągu ostatnich czterech lat okres gwarancji został ostatnio wydłużony do 5-10 lat. Ale przede wszystkim brakuje jednej definicji, która będzie uzupełniona i którą postulowaliśmy już wielokrotnie.

Co to znaczy „rażąco niska cena"? Po wyborze COVEC-u, o którym też dzisiaj była mowa, Krajowa Izba Odwoławcza oceniała czy ten wybór jest dobry. Wyrok był jednoznaczny – ten wybór był dobry. Również Sąd Okręgowy w Warszawie, oprócz Najwyższej Izby Kontroli, która oceniała wybór DSS i Bogl & Krysl na budowę odcinka C, swoim wyrokiem określił jednoznacznie 7 grudnia 2011 roku, że tryb, który został wybrany i który był wskazywany przez państwa jako „wolna ręka", czyli tak naprawdę bez przetargu, był również trybem prawidłowym.

Ja bardzo proszę o to, żeby nie tworzyć atmosfery wobec urzędników, którzy w krytycznej sytuacji, wtedy kiedy pojawiły się kłopoty na budowie autostrady A-2 po chińskim COVEC-u, starali się zrobić wszystko, żeby w trybie ekspresowym kontynuować tę budowę. Zwracam państwu uwagę na jedno, o czym również informowaliśmy opinię publiczną, jak również komunikaty były na naszych stronach internetowych, że oferty na wybranie kolejnych wykonawców po chińskiej firmie COVEC mieściły się na poziomie drugich ofert przetargu nieograniczonego, który był pierwotnie ogłoszony chyba w 2009 roku; wtedy wybrano firmę COVEC.

Nie będę, tak naprawdę, chciał komentować, bo w Generalnej Dyrekcji to oświadczenie mogę złożyć do protokołu; nigdy byłego pana premiera Kazimierza Marcinkiewicza u nas nie było i nie konsultował się z osobami, które zasiadają w kierownictwie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ani też w komisjach przetargowych. Stosowne oświadczenia zostały przeze mnie zebrane i są złożone w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Zwracając się do państwa ja chciałbym tylko… Bo ja wiem, że największymi pokrzywdzonymi tego całego procesu są ci, którzy na samym dole wykonywali prace, dowozili ten piach, już mówiąc kolokwialnie, albo wykonywali te poszczególne przepusty. Ale proszę zwrócić uwagę na jedno; my dysponujemy dokumentami, które również były weryfikowane przez instytucje zewnętrzne. Potwierdziły one, że my wykonaliśmy wszystkie prace, które zostały złożone przez konsorcjum w świadectwach płatności razem z badaniami laboratoryjnymi. Mało tego; żeby poprawić płynność finansową tego trudnego kontraktu, ale nie tylko tego, płaciliśmy nawet po jednym dniu od wystawienia takiego świadectwa płatności. Robiliśmy to, żeby zminimalizować ryzyko tego, że płynność finansowa zostanie utracona. I to nie tylko na autostradzie A-2, ale również na wszystkich innych autostradach.

Oczywiście, nie myli się ten, który nic nie robi. Ja się bardzo cieszę z tego co zadeklarował i wypowiedział również pan poseł Adamczyk. Bo mówiąc o specustawie drogowej powiedział jedno; nie przewidzieliśmy pewnych rozwiązań. Ja się biję w pierś; mnie również doświadczenie z tego dużego placu budowy pewnych rzeczy nauczyło. Jeżeli państwo będziecie teraz oglądali przetargi Generalnej Dyrekcji na Janki, które już zostały ogłoszone czy na most Grota, to zobaczycie, że my staramy się w tym momencie zejść nawet do najniższego poziomu. W umowy na te zadania wpiszemy obowiązek zatwierdzenia nawet usługodawców i dostawców. Nie był wpisany ten obowiązek we wszystkich umowach, które były zawierane przez Generalną Dyrekcję w ciągu ostatnich 15-20 lat. Ale również dlatego nie możemy państwu zapłacić wprost tych pieniędzy bez wyroku sądowego, o czym wspomniał pan minister Jarmuziewicz, dopóki nie będziecie państwo mieli takiego wyroku. Musimy mieć podstawę do tego, że możemy to zapłacić.

My staramy się teraz robić wszystko, żeby zagwarantować wam z gwarancji 52 miliony złotych, która jest zabezpieczona przez Generalną Dyrekcję, a została złożona przez DSS, na to, żeby były płatności dla państwa. Bo całość gwarancji to jest ponad 70 milionów złotych. To są pieniądze na to, aby były płatności dla państwa na wypadek, kiedy rzeczywiście udokumentujecie, że to zostało wykonane.

Po spotkaniu u pana ministra Nowaka, również z udziałem panów posłów, którzy są obecni na tej sali, zrobiliśmy spotkanie u inżyniera kontraktu, u którego są wszystkie dokumenty. Zrobiliśmy je po to, żeby sobie odpowiedzieć na pytanie co jest, a czego

nie ma, jeżeli chodzi o dostawców i usługodawców. O ile dobrze pamiętam, w spotkaniu brali udział przedstawiciele dwunastu firm. Okazało się, że w siedmiu przypadkach nawet nie ma podpisanych umów. W pięciu przypadkach umowy są, ale dzięki Bogu ci ludzie, którzy nie maja podpisanych umów, mają zlecenia, które też w pewnym sensie mogą być dowodem tego, że praca została wykonana.

I to jest dla nas kłopot, że my na dzień dzisiejszy możemy państwu służyć pomocą, że tam gdzie się da powiedzieć, tak, wykonali pracę. Ale nie mamy narzędzia formalnoprawnego, jeżeli nie zostaną wprowadzone odpowiednie zmiany, na to żeby wam zapłacić. I o tym mówiliśmy również na spotkaniu u pana ministra Nowaka. Jeżeli nie zmienimy pewnych chociażby postanowień Kodeksu cywilnego, to nie jesteśmy w stanie tego uregulować na dzień dzisiejszy. Ja myślę, że to tyle na ten moment. Myślę, że o tarczy to już pan minister powinien powiedzieć.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Państwo… Ja przepraszam, panie przewodniczący, jeszcze…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze; bardzo chętnie udzielamy panu głosu. Tak że proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Wielokrotnie pytali państwo, czy dokładamy należytych starań, jeżeli chodzi o ochronę interesu państwowego. Pragnę państwa poinformować, że bez względu na wielkość kontraktu, wszystkie mają tarczę antykorupcyjną. Polskie służby przyglądają się każdemu z kontraktów. W związku z tym to co z naszej strony jest możliwe do zrobienia, to zostało zrobione. Polskie służby wiedzą, kto się zajmuje, jakim kontraktem. I tyle. Nie chcę wchodzić w szczegóły, jak to wygląda.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Szanowni państwo. Na tym jak gdyby zakończyliśmy pierwsze czytanie poselskiego projektu rezolucji wzywającej Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej do podjęcia zdecydowanych działań w kierunku zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania firm będących podwykonawcami przedsiębiorstw zajmujących się realizacją zamówień publicznych, w szczególności w zakresie budowy dróg i autostrad. I w trakcie pierwszego czytania zostały złożone trzy wnioski. Ja je teraz powtórzę i sprecyzuję, żeby państwo ewentualnie wyrazili swoją akceptację.

Wniosek pierwszy zmierzający do odrzucenia projektu rezolucji w całości, drugi zmierzający do powołania podkomisji celem nie tyle jej przepracowania, co… Wcześniej o tym mówiłem i tak to sobie wyobrażam, żeby podkomisja wspólnie z resortem i Generalną Dyrekcją pracowała nie tylko nad samym tekstem rezolucji, ale również nad tymi rozwiązaniami, które spowodują, że poruszony w rezolucji problem braku płatności dla dostawców i podwykonawców, będzie na przyszłość rozwiązany. I oczywiście, o czym mówił również pan minister, tarcza nie jest problemem na ten moment. I tak sobie wyobrażam pracę podkomisji.

Rozmawiamy o tym w gronie członków prezydium Komisji. Oczywiście nie wiem, czy będzie pełna akceptacja ze strony prezydium i w taki sposób podkomisja będzie pracowała przez dwa najbliższe tygodnie. Czy w taki sposób, abyśmy mogli złożyć sprawozdanie Komisji dzień przed rozpoczęciem obrad Sejmu. I po prostu następnie przyjąć rezolucję na posiedzeniu Komisji tak, aby mogła być tematem obrad podczas następnego posiedzenia Sejmu. Łącznie z tymi elementami, które będą próbowały rozwiązać ten problem. Tak uważam, że powinniśmy pracować i według mnie jest to autentyczne przejęcie się problemem, o którym dzisiaj mówimy, o którym mówią przedsiębiorcy.

Trzeci wniosek był taki, żeby przyjąć rezolucję bez poprawek w takiej wersji, w jakiej została zaproponowana w druku nr 352.

Czy wszystkie wnioski zostały przeze mnie dobrze sprecyzowane? Dobrze. Pan poseł Stanisław Huskowski; proszę.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Jako autor pierwszego z tych wniosków wycofuję ten wniosek rozumiejąc... Po tym co powiedział w tej chwili pan przewodniczący, że podkomisja ma pracować w ogóle nad konkretnymi rozwiązaniami, a nie tylko nad manifestem politycznym, jestem gotów wycofać i wycofuję swój wniosek o odrzucenie projektu rezolucji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Z tego co zrozumiałem, jest jak gdyby korekta mojego wniosku. Więc poproszę pana przewodniczącego Adamczyka; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jest propozycja oto taka, aby przejść do drugiego czytania projektu rezolucji. Tak jak już powiedziałem kilkakrotnie; przepraszam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To jest inna procedura. Ale to jest…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale w każdym bądź razie jesteśmy w stanie przyjąć propozycję zmiany zapisów tej rezolucji w formie autopoprawek. Jesteśmy tutaj otwarci. Tak że nie składamy wniosku o przyjęcie rezolucji bez jakichkolwiek zmian. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Polaczek jeszcze; proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Szanowni państwo. Bardzo proste pytanie do pań i panów posłów z Platformy Obywatelskiej. Jeśli macie jakieś poprawki i uwagi do tego projektu rezolucji, to proszę je dzisiaj tutaj zaproponować. Rozwiązania prawne w zakresie ustawodawstwa zamówień publicznych, Kodeksu spółek handlowych, bo tak identyfikuję zapowiedź pana ministra Nowaka, to, jak myślę, jest domena rządu. Natomiast wolą i myślę że istotą tego dzisiejszego tematu jest wezwanie rządu do natychmiastowych działań. Bo niezależnie od tego czy ta rezolucja zostanie przyjęta, czy państwo głosami koalicji rządzącej ją odrzucą, to mamy po prostu pożar na inwestycjach. I w gruncie rzeczy ta inicjatywa Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości jest w pewnym sensie kołem ratunkowym. Identyfikuje bowiem tę sytuację w taki sposób, że jeśli mamy dzisiaj kryzys na kilku odcinkach, to za kilka miesięcy będą upadłości firm giełdowych i będą upadłości dziesiątek firm z tego obszaru podwykonawstwa. Nie mówiąc już o tym, że ci ludzi, którzy dzisiaj siedzą na tej sali, w międzyczasie będą zmuszeni do sprzedania własnych domów i zostaną zlicytowani. To jest po prostu istota tego nad czym dzisiaj dyskutujemy.

Namawiam państwa z Platformy Obywatelskiej do tego, żebyście po prostu coś zaproponowali.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Gwoli uzupełnienia, między innymi słów mojego szacownego poprzednika. Proszę państwa, to jest dzisiejszy numer „Pulsu Biznesu". Tytuł mówi sam za siebie: „Drogowe spółki rozjechane na autostradach". Możemy, albo inaczej… Wszyscy tutaj obecni i nieobecni członkowie Komisji Infrastruktury muszą się spodziewać, że zjawisko, o którym dzisiaj mówimy od kilku godzin, nasili się w postępie geometrycznym, nawet nie arytmetycznym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że argumentacja została przedstawiona i przez tych, którzy chcą powołania podkomisji, i przez tych którzy nie chcą powołania podkomisji. Mamy sprawę jasną, więc przechodzimy do rozstrzygnięcia.

Kto z pań i panów posłów jest za tym, aby powołać podkomisję do…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Już jesteśmy w trakcie głosowania.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ale najdalej idący jest wniosek o przyjęcie projektu rezolucji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Adamczyk takiego wniosku nie zgłosił, wycofał się z tego i dlatego nie ma takiego wniosku. Ale może go pani zgłasza?

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nie zgłaszam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Kto jest za tym, aby została powołana podkomisja do rozpatrzenia druku nr 352, proszę o podniesienie ręki.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

17 głosów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw.?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

14 głosów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Nikt? Dziękuję.

Przy 17 głosach za, 14 przeciw i braku wstrzymujących się Komisja podjęła decyzję o powołaniu podkomisji. Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja mam proste pytanie, panie przewodniczący. Czy ta podkomisja będzie po prostu przepracowywała ten projekt rezolucji, czy będzie pracowała nad zmianami ustawodawczymi? Bo jeśli nad zmianami ustawodawczymi, to ja się pytam w jakim trybie po prostu one będą rozpatrywane? Nie ma podstaw prawnych, aby oprócz tego projektu rezolucji, który może zostać zmodyfikowany, były po prostu do tego dołączone akty prawne w postaci projektów poselskich. Bo z takim projektem dzisiaj nie występujemy, to nie jest istotą, że tak powiem, tego przedłożenia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proponuję, aby w skład podkomisji weszli następujący przedstawiciele: z Solidarnej Polski – jeden przedstawiciel, Polskie Stronnictwo Ludowe – jeden przedstawiciel, Sojusz Lewicy Demokratycznej – jeden przedstawiciel, Ruch Palikota – jeden przedstawiciel, Platforma Obywatelska – trzech przedstawicieli i Prawo i Sprawiedliwość – dwóch. Łącznie dziewięciu członków podkomisji. Czy jest…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, proszę o głos.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale w sprawie?

Poseł Anna Paluch (PiS):

W sprawie trybu działalności podkomisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący. Ja mam wniosek związany z trybem działalności podkomisji, mianowicie wnioskuję, żeby Komisji zakreślić termin, przepraszam, podkomisji zakreślić

termin, w jakim ma przedłożyć sprawozdanie. Historia naszej Izby zna sytuacje, że w ciągu 24 godzin od zgłoszenia były przyjmowane projekty ustaw. Myślę, że nie dozna tutaj uszczerbku regulamin Sejmu, jeżeli jasno określimy w jakim terminie podkomisja powinna przedłożyć sprawozdanie. Proponuję, żeby to był termin siedmiodniowy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jakby pani słuchała mojej wcześniejszej wypowiedzi, to ja tam wyraźnie powiedziałem, że oczekujemy zakończenia prac dzień przed posiedzeniem Sejmu. I wtedy odbyłoby się posiedzenie Komisji tak, aby rezolucja była rozpatrzona na najbliższym posiedzeniu. Nie ma potrzeby… Zwracam się do pani, żeby pani się zastanowiła nad tym, żeby to było siedem dni. Dlatego że jeżeli udałoby się w pracach tej podkomisji, tu po części odpowiadam na pytania pana posła Polaczka, również dopracować pewne rozwiązania, które rząd przedstawiłby albo jako własny projekt, albo żeby to były propozycje poselskie, mielibyśmy na ten temat wiedzę. Myślę, że byłoby to dobrze.

Rozumiem, że jest akceptacja co do składu dziewięcioosobowego podkomisji. Dobrze. Proszę o zgłaszanie przedstawicieli do podkomisji. Solidarna Polska; proszę bardzo.

Poseł Piotr Szeliga (SP):

Zgłaszam posła Jarosława Żaczka.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Polskie Stronnictwo Ludowe? Nikt nie jest obecny, więc podkomisja będzie ośmioosobowa. Nie są zainteresowani tematem.

Sojusz Lewicy Demokratycznej? Poseł Leszek Aleksandrzak; dobrze. Ruch Palikota?

Poseł Piotr Chmielowski (RP):

Zgłaszam pana posła Henryka Kmiecika.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Platforma Obywatelska? Pan poseł Marian Cycoń, pan poseł Lucjan Pietrzczyk i poseł Stanisław Lamczyk. Czy jest akceptacja ze strony pań i panów posłów? Jest. Dziękuję bardzo.

Prawo i Sprawiedliwość?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pani poseł Anna Paluch i pan poseł Jerzy Materna.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Żeby była jasność, to jeszcze raz przeczytam skład podkomisji: pan poseł Jarosław Żaczek, pan poseł Leszek Aleksandrzak, pan poseł Henryk Kmiecik, panowie posłowie Marian Cycoń, Lucjan Pietrzczyk i Stanisław Lamczyk oraz pani poseł Anna Paluch i pan poseł Jerzy Materna.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, czy można?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo. Proponuję, aby przewodniczącą podkomisji nadzwyczajnej została pani poseł Anna Paluch. Myślę, że doskonale poradzi sobie z szybkim przeprowadzeniem tego projektu w podkomisji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W tym trybie zgłoszenie nie jest możliwe. Więc najpierw muszę zakończyć obrady Komisji, trzeba zwołać posiedzenie podkomisji i podkomisja wybiera przewodniczącego, a nie Komisja.

Na tym zakończyliśmy posiedzenie Komisji. A teraz wszystkich członków podkomisji proszę o podejście do stołu prezydialnego.